

RIDLEY TERMINALS INC.
RAPPORT ANNUEL 2008



Travailler dur,
ça rapporte

En tant que terminal de vrac nord-américain le plus près des marchés asiatiques,

Ridley Terminals Inc. (RTI) occupe une position de choix pour soutenir les exportations canadiennes. Situé sur l'île Ridley à Prince Rupert, en Colombie-Britannique, RTI peut proposer à sa clientèle des temps de navigation vers l'Asie d'une journée de moins que ceux au départ de Vancouver, et de trois jours de moins que ceux au départ de Long Beach, en Californie.

Établie en 1984 et avec plus de 400 millions \$ d'investissements dans son site à ce jour, RTI est une société d'État canadienne qui peut gérer un débit allant jusqu'à 12 millions de tonnes, pouvant atteindre les 24 millions de tonnes pour lesquelles il a été conçu.

RTI dessert principalement les mines de charbon et les raffineries du nord de la Colombie-Britannique et de l'Alberta. Les mines produisent des charbons de qualité supérieure utilisés dans la fabrication de l'acier et la production d'énergie, et les raffineries produisent du coke de pétrole en produit dérivé. Le charbon représente plus de 80 p. cent des revenus de RTI, et l'Asie est de loin la destination première pour ces produits expédiés par l'intermédiaire de RTI.

La vision de RTI est de servir de « porte d'entrée » commerciale principale entre les marchés nord-américains et le reste du monde, non seulement pour le charbon et le coke de pétrole, mais également pour un large éventail de vrac. Sa mission est de fournir à la clientèle des services ponctuels et de première qualité, tout en maintenant un environnement de travail sûr et gratifiant. RTI est aujourd'hui opérationnelle et emploie tous les jours 24 heures sur 24 87 personnes. Elle compte beaucoup pour l'économie et le tissu social de Prince Rupert, dont la population est d'environ 12 000 habitants.

Comme l'explique ce présent rapport, RTI et sa clientèle ont été témoins en 2008 d'une extrême volatilité des prix, et la nouvelle direction a introduit des changements dynamiques afin de redimensionner les activités, de s'adapter à la tempête en cours et de mettre notre compagnie en position d'obtenir une croissance substantielle potentielle.

Table des matières

01 Message du président du conseil 06 Message de la direction 16 Glossaire 28 Répertoire – FAITS MARQUANTS DE 2008 – 07 Les opérations 07 Revenus
07 Dépenses 08 La clientèle 08 Les personnes 09 Les ressources 09 L'environnement 09 La santé et la sécurité – PLEINS FEUX SUR 2009 – 10 Les opérations
10 La clientèle 10 Les personnes 11 Les ressources 11 La rentabilité 13 La communauté 13 La santé et la sécurité 13 Le marché 13 Charbon 14 Coke de pétrole
14 Pastilles de bois densifié 14 Marché mondial des produits de base – RAPPORT FINANCIER – 17 Rapport du vérificateur comptable 18 Responsabilité de la direction
19 Remarques relatives aux états financiers 22 Notes complémentaires

Index des figures

07 Figure 1 : Résultats financiers de RTI en 2008 07 Figure 2 : Revenus par source, en 2008 07 Figure 3 : Répartition des dépenses en 2008 15 Figure 4 : Indices mondiaux des produits de base 15 Figure 5 : Dynamiques des prix du pétrole et du charbon 15 Figure 6 : Dynamiques des prix du pétrole et du charbon 19 Figure 7 : Bilan
20 Figure 8 : État financier des opérations, du résultat étendu et du déficit accumulé, pour l'exercice prenant fin 21 Figure 9 : État des décaissements, pour l'exercice prenant fin 24 Figure 10 : Solde des avoirs, du site et de l'équipement 24 Figure 11 : Prestations de retraite 24 Figure 12 : Plans définis de prestations de retraite
24 Figure 13 : Plans définis de prestations de retraite 24 Figure 14 : Prévisions des obligations au titre des prestations constituées 25 Figure 15 : Paiements des déficits continus préoccupants et des déficits de solvabilité 25 Figure 16 : Autres actifs à long terme 25 Figure 17 : Actifs en obligations de retraite 25 Figure 18 : Apports reportés du gouvernement 26 Figure 19 : Capital social et surplus d'apport

En tant que terminal de vrac nord-américain le plus près des marchés asiatiques, Ridley Terminals Inc. (RTI) occupe une position de choix pour soutenir les exportations canadiennes. Situé sur l'île Ridley à Prince Rupert, en Colombie-Britannique, RTI peut proposer à sa clientèle des temps de navigation vers l'Asie d'une journée de moins que ceux au départ de Vancouver, et de trois jours de moins que ceux au départ de Long Beach, en Californie.

Établie en 1984 et avec plus de 400 millions \$ d'investissements dans son site à ce jour, RTI est une société d'État canadienne qui peut gérer un débit allant jusqu'à 12 millions de tonnes, pouvant atteindre les 24 millions de tonnes pour lesquelles il a été conçu.

RTI dessert principalement les mines de charbon et les raffineries de pétrole en Colombie-Britannique, en Alberta, en Saskatchewan et dans les provinces de l'ouest. Les mines produisent des exportations de qualité supérieure de charbon, et les raffineries produisent du pétrole en provenance de la région du nord-ouest canadien. RTI est le seul terminal de loin la destination première pour les exportations de charbon et de pétrole par l'intermédiaire de la voie maritime.

La valeur ajoutée des services de « porte d'entrée » combinés de RTI, entre les marchés nord-américains et les marchés asiatiques, est maintenant pour le charbon et le pétrole, et elle est également pour un large éventail de services de mise en commun offerts à la clientèle des services pétroliers et de charbon de qualité, tout en maintenant un environnement sûr et sain et en garantissant RTI est aujourd'hui une entreprise prospère plus tous les jours 24 heures par jour et personnellement engagé beaucoup pour l'économie et l'emploi de la région du nord-ouest, dont la population totale avoisine 12 000 habitants.

Comme l'expose notre présent rapport, RTI et sa clientèle ont été confrontés en 2008 d'une extrême volatilité des prix, et la nouvelle année a introduit des changements de prix qui ont permis d'augmenter les activités, de manière à la fois à la fois de faire et de mettre notre compagnie en position de saisir une croissance substantielle potentielle.

Table des matières

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40	41	42	43	44	45	46	47	48	49	50	51	52	53	54	55	56	57	58	59	60	61	62	63	64	65	66	67	68	69	70	71	72	73	74	75	76	77	78	79	80	81	82	83	84	85	86	87	88	89	90	91	92	93	94	95	96	97	98	99	100
---	---	---	---	---	---	---	---	---	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	-----

Table des figures

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40	41	42	43	44	45	46	47	48	49	50	51	52	53	54	55	56	57	58	59	60	61	62	63	64	65	66	67	68	69	70	71	72	73	74	75	76	77	78	79	80	81	82	83	84	85	86	87	88	89	90	91	92	93	94	95	96	97	98	99	100
---	---	---	---	---	---	---	---	---	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	-----

Message du président du conseil

le 23 mars 2009

*L'honorable John Baird, C.P.,
député ministre des Transports*

*L'honorable Robert Merrifield, C.P.,
député ministre d'État aux Transports*

Messieurs les ministres,

Ridley Terminals Inc. (RTI) est une d'État fédérale unique en son genre. C'est un terminal de marchandises en vrac où travaillent 87 personnes à des emplois très qualifiés et bien rémunérés. RTI est un atout stratégique qui fait partie du centre névralgique des transports à Prince Rupert, Colombie-Britannique : la porte canadienne vers le nord du Pacifique.

Construisez-le et ils viendront

Il y a trente ans, le gouvernement du Canada investissait près de 250 millions de dollars (en dollars de 1982) pour construire Ridley Terminals Inc. L'idée sous-jacente était que ceci faciliterait le développement des mines de charbon de l'est de la Colombie-Britannique. Aucun contrat commercial n'avait été conclu avec des producteurs de charbon pour soutenir cette thèse ou justifier un tel investissement. C'était le raisonnement « Jusqu'au bout du rêve » de la planification gouvernementale : Construisez-le et ils viendront.

Comme la plupart des initiatives de cette nature, les intentions étaient bonnes, mais les résultats ne furent pas très brillants. La propriété du gouvernement devint la béquille entraînant la destruction systématique de la valeur. Les pratiques de bon sens financier et commercial n'ont pas été mises en application en raison de cette propriété.

Les volumes d'une installation qui avait été conçue pour traiter vingt-quatre millions de tonnes ne dépassèrent jamais les cinq millions de tonnes. Les rares clients qui venaient quand même avaient l'impression que RTI était en activité pour subventionner leurs opérations. Pour diverses raisons, RTI ne leur enleva jamais cette impression.

Par le biais de Transports Canada, les contribuables finançaient constamment des pertes d'exploitation et une opération à coût élevé. Cette compagnie a été grandement dépréciée. L'accès au site a été fortement subventionné pendant des décennies. Le personnel et les employés syndiqués recevaient d'importantes rémunérations et des conditions de travail très intéressantes. La municipalité imposait des taux élevés d'impôt foncier. Certains clients bénéficiaient de prêts sans intérêt sur des créances de plusieurs millions de dollars, remontant à plusieurs années. D'autres espéraient avoir accès à RTI à des taux considérablement en dessous des taux raisonnables et équitables du marché, et ce sans contrats mentionnant les prix ni les tonnages minimums.

Une nouvelle ère

La décision du Premier ministre d'annuler, en 2006, la vente de RTI à un prix très minime signala une importante nouvelle ère pour Ridley Terminals. Le nouveau gouvernement du Canada commença en 2007 à prendre plusieurs rendez-vous avec le Conseil d'administration de Ridley. Ceci reflétait son engagement à injecter de l'expérience commerciale dans la position stratégique et l'exploitation de RTI.

Le nouveau Conseil d'administration (Dave Parker, Byng Giraud, Douglas Knowles, Elmer Derrick, Scott Shepherd et moi-même) décida de suivre de manière rigoureuse la vision du Premier ministre. Les affaires ne seraient plus les mêmes à RTI. Il était urgent de renouveler le mode de fonctionnement. Nous avons assumé notre responsabilité fiduciaire en charge et avons totalement fait place au changement.

Redimensionner les activités

En avril 2008, le Conseil nouvellement constitué remplaça trois de ses principaux cadres. Le Conseil et la nouvelle direction ont depuis instauré des mesures

pour améliorer la vision d'ensemble du Conseil, les systèmes d'information de la gestion, le service à la clientèle, les relations avec les employés, la productivité et la rigueur générale de l'analyse dans toutes les lignes commerciales.

En mai, à la demande du Conseil d'administration, la nouvelle direction de RTI commença à élaborer une stratégie à long terme pour réaliser le plein potentiel de RTI. C'était la principale condition de nos activités et, dans le cadre de la nouvelle politique d'entreprise, RTI décida qu'elle ne conclurait plus d'accords qui ne soutiendraient pas manifestement les intérêts économiques de RTI, et donc de l'État. Nous avons immédiatement commencé à redimensionner nos activités en fonction de principes commerciaux fiables axés sur l'établissement d'une valeur à long terme et la fourniture d'options politiques viables pour les Ministres.

La direction a également instauré une série de modifications aux opérations. Celles-ci incluent une attention immédiate de l'augmentation de l'efficacité opérationnelle, la réduction des coûts et la création de relations à long terme avec la clientèle. La plupart des améliorations prendront des années à être mises en œuvre, mais certaines ont déjà été réalisées. Depuis le mois de mai 2008, RTI a :

- **remboursé un prêt de 960 000 \$ à Transports Canada** : ce fut la première fois que de l'argent alla vers l'État et non pas du gouvernement vers RTI;
- **ratifié une convention collective de sept ans avec le syndicat des débardeurs**, prenant effet en juin 2008. Les contrats de longue durée habituels dans cette industrie sont de trois ans;
- **conclu un accord avec l'Administration portuaire de Prince Rupert pour une éventuelle expansion de la superficie de RTI**; cette option a une très grande valeur pour l'État;
- **signé le tout premier protocole d'entente avec la Première Nation Coast Tsimshian** pour la formation, l'emploi et des programmes d'éducation post-secondaires, ainsi que la recherche de meilleures possibilités de développement commercial et économique;
- **épargné près de 1 million \$ en temps supplémentaire non prévu**, qui est passé d'une moyenne mensuelle d'environ 188 000 \$ (34,4 % de la paie de base) de janvier à avril, à 72 000 \$ (11,8 % de la paie de base) de mai à décembre;
- **augmenté l'efficacité du déchargement des wagons et du chargement des navires**; la durée moyenne du déchargement des wagons a diminué d'environ 7,2 heures au cours du premier trimestre 2008, à 4 heures au troisième trimestre 2008;
- **augmenté la prime de célérité par tonne expédiée** de plus de 50 %;

- **recueilli 2 millions \$ en créances dont le remboursement aurait dû avoir été effectué depuis longtemps**, dont certaines datant de 2006-2007;
- **lancé une nouvelle série de contrats** avec la clientèle, qui encouragent les relations à long terme; et
- **créé un programme de bourses de 25 000 dollars** pour l'éducation autochtone de afin de financer les frais de scolarité des étudiants admissibles pour la poursuite de leurs études post-secondaires.

Le besoin d'une réforme

Tout exploitant de terminal dans le monde a des contrats à long terme avec sa clientèle, c'est un fait. L'essence de ces contrats est la description des services qui seront fournis, les conditions, les prix et les volumes minimaux garantis. Sans ces contrats, les terminaux ne peuvent pas - et ne devraient pas - faire des affaires. Ils sont un élément essentiel de la gestion de cette activité.

Une faiblesse fondamentale qu'il nous a fallu résoudre était le besoin de contrats réalistes et raisonnables. Notre nouvelle direction a mis en place des Conditions générales pour les services fournis par RTI, ce qui est essentiel en vue de prévoir nos encaissements et de financer nos programmes de maintien du capital. Sans ces arrangements de base avec les utilisateurs de RTI, la direction ne dispose fondamentalement pour s'assurer que RTI a les ressources nécessaires afin de réinvestir dans ses actifs vieillissants et d'améliorer les niveaux de services que la clientèle et les chargeurs réclament à juste titre.

Sans contrats, les prévisions et les plans d'entreprise présentés aux Ministres sont de futilités exercées de supposition. Notre nouveau Conseil a décidé que les processus ne devaient pas entraver le contenu, et nous étions donc en retard pour la présentation d'un plan d'entreprise à Transports Canada. Nous avons depuis rattrapé notre retard au niveau de ce processus. Le Conseil soutient maintenant la véracité de ces plans.

Organisation et gouvernance

Au cours de l'année passée, et conformément à l'esprit de la nouvelle Loi fédérale sur la responsabilité, le Conseil de RTI a initié une série de mesures pour améliorer le suivi, la responsabilité et la discipline financière. Plusieurs comités de conseil ont été formés et sont actifs. KPMG a été nommé nouveau vérificateur comptable interne.

Notre Conseil a perdu deux membres en 2008. Byng Giraud a démissionné pour s'orienter vers des activités de bénévolat qui étaient incompatibles avec son mandat de député.

Douglas Knowles, C. Q., un collègue très apprécié et digne de confiance, est soudainement et tragiquement décédé en novembre dernier. Doug était un ancien associé directeur chez Fraser Milner Casgrain à Vancouver, et président de la pratique nationale d'insolvabilité du cabinet. Doug avait accepté de siéger à RTI en tant que secrétaire général. Il avait investi énormément de temps

et d'effort à organiser les registres et les documents de l'entreprise, et avait assumé ses responsabilités avec tout le professionnalisme nécessaire. Les conseils de Doug étaient toujours probants et sages. Il nous manque énormément.

Notre Conseil ne compte désormais que quatre membres. Nous sommes impatients de collaborer avec le gouvernement afin de pourvoir aux postes vacants le plus rapidement possible.

Robert Standerwick, C. Q., un associé de Lang Michener à Vancouver, a été nommé secrétaire général à RTI. Bob est un membre hautement respecté de la communauté juridique canadienne et une nouvelle recrue de renommée dans notre équipe.

Au cours des 11 dernières années, un président et chef de l'exploitation remplissait la fonction de directeur général de RTI à temps plein. Au cours de l'année dernière, nous avons maintenu cette pratique pour des motifs très pragmatiques. Nommé par décret, le PDG de RTI pouvait gagner jusqu'à 125 000 \$ par an. Ceci est bien moins que la rémunération de PDG d'entreprises comparables de l'industrie, et représente également moins que ce que 60 % du personnel et des employés syndiqués de RTI gagnent actuellement. Selon ces lignes directrices, tous les directeurs, les superviseurs et nombre des employés syndiqués gagneraient bien plus que le PDG de la compagnie. Il va sans dire que cette situation - aussi insoutenable qu'elle puisse être - complique énormément la tâche de recruter la personne au calibre et aux compétences nécessaires pour ce poste.

De ce fait, et à cause de l'intensité des modifications entreprises pour redimensionner et stabiliser nos activités, nous ne recommandons pas la nomination immédiate d'un président et directeur général. Cependant, afin de répondre aux exigences du gouvernement, nous avons initié un processus de recherche d'un PDG et prévoyons vous présenter une liste de candidats présélectionnés pour avis.

En mai dernier, nous avons conclu un accord de services de gestion avec Edgewood Holdings, LLC pour remplir les fonctions de cadres supérieurs. M. George Dorsey, le président et directeur de l'exploitation de RTI, est unanimement respecté par l'ensemble des membres de l'industrie des marchandises et des terminaux. Il est à la tête d'une équipe de sept personnes de chez Edgewood, qui a mené le changement de politique décrit ci-dessus et expliqué dans ce rapport. Le coût total des services d'Edgewood est légèrement plus élevé que le coût global annuel des trois gestionnaires qui ont été remplacés l'an dernier. Un programme de prime incitative de rendement pour l'équipe d'Edgewood est également en place. Le potentiel des primes est basé sur un certain nombre de variables, dont : les relations harmonieuses avec le personnel, la rentabilité, l'efficacité, la productivité, la sécurité, les services communautaires et les volumes de débit. Ce programme incitatif est à la seule discrétion du Conseil.

Les modalités de l'accord de services de gestion (décrites dans les états financiers vérifiés) permettent une grande flexibilité à RTI.

Assurer les emplois et renforcer la stratégie de la porte d'entrée du Pacifique

En 2003, les responsables de Transports Canada ont dirigé et mené un processus qui a duré plus de deux ans, et a débouché sur leur recommandation de vendre RTI à un jeune producteur de charbon pour un montant en liquide inférieur à 3 millions \$.

Suite aux élections générales de 2006, l'un des premiers gestes du Premier ministre Stephen Harper fut de mettre un terme à cette proposition de transaction. Il a clairement exprimé à l'époque que cela ne constituait pas une valeur raisonnable, ni le bon choix pour la population canadienne. Nous pensons que cette décision était tout à fait juste, pour les trois raisons suivantes :

1. le prix était très éloigné de la juste valeur des actifs de l'entreprise, dans lesquels la population du Canada avait jusque lors investi 400 millions \$;
2. toute privatisation de RTI ne devrait pas l'être au profit d'un producteur de charbon, alors que des inquiétudes compréhensibles étaient soulevées à propos de la sécurité de l'accès; des discussions ne devraient avoir lieu qu'avec des exploitants professionnels de terminaux; leur principale mission et leurs intérêts économiques sont de promouvoir de manière active et dynamique l'accès le plus vite possible aux services de RTI pour autant de producteurs d'une même marchandise que possible;
3. RTI aura besoin d'importants investissements pour être modernisé, et ultérieurement, agrandi. L'avenir d'une porte d'entrée aussi essentielle pour le Canada sur le Pacifique ne devrait être confié qu'à une entreprise douée des compétences opérationnelles et de l'expérience financière nécessaires à un avenir compétitif à long terme.

Dans son Énoncé économique de novembre 2008, le Ministre des Finances a annoncé que le gouvernement entreprendrait une révision pluriannuelle de ses actifs d'entreprise, dont ceux des sociétés d'État. Il a déclaré que « l'étude adoptera une approche prudente de la vente de tout actif, en prenant en compte les conditions du marché, pour garantir qu'une valeur équitable puisse être atteinte au profit des contribuables ».

Avec la modification de nos opérations commerciales en bonne voie, nous pensons qu'il est temps que le gouvernement révisé ses choix de politiques par rapport à RTI.

Pendant au moins quinze années, RTI ne s'est acquittée d'aucun mandat ou objectif de politique publique gouvernementale. La propriété gouvernementale a, au contraire, plutôt compliqué qu'aidé RTI à assurer son avenir à long terme. Le gouvernement est actuellement en

position d'examiner diverses options pour grandement améliorer la compétitivité et la viabilité de RTI. Celles-ci incluent la participation du secteur privé de différentes manières, les investissements directs tout en maintenant une propriété continue du gouvernement, ou une privatisation totale ou partielle. Bien que nous encourageons l'étude approfondie des solutions de rechange stratégiques pour RTI, nous souhaitons proposer, dès le départ, un certain nombre de paramètres-clés pour ce faire :

1. RTI ne devrait jamais être vendue dans l'urgence, comme le proposait Transports Canada en 2003. Si les conditions du marché ne permettent pas d'obtenir un rendement satisfaisant pour les contribuables, la vente ne devrait pas être envisagée;
2. si la privatisation - totale ou partielle - est envisagée, une condition essentielle d'une telle transaction devrait être que seuls les exploitants de terminaux reconnus et bien établis puissent se porter candidat: en 2005, les producteurs de charbon ont exprimé une inquiétude compréhensible à propos du fait qu'un concurrent pourrait devenir propriétaire de RTI; inviter les producteurs de marchandises à servir leurs concurrents était une erreur à l'époque, et le serait encore à l'avenir;
3. un processus professionnel devrait être géré par le Conseil de RTI, avec l'aide de conseillers de renommée internationale, et non pas Transports Canada, qui a dirigé le processus de 2003-2006.

Administration portuaire Prince Rupert

Il y a plusieurs années, l'Administration portuaire de Prince Rupert (APPR) avait proposé la fusion de RTI et de la PRPA. Transports Canada avait eu vent de cette idée. Ceci semble à première vue une idée sensée, mais nous ne sommes pas convaincus que cette démarche servirait les intérêts de l'État et des employés de RTI.

Tout d'abord, l'APPR n'est pas un exploitant mais bien un propriétaire. Les administrations portuaires devraient avoir moins, et non pas plus, de contrôle sur les activités commerciales pour lesquelles elles ne disposent que de peu ou d'aucune capacité de gestion. L'APPR - et les entités semblables - devraient moins intervenir, et non pas davantage, dans des activités qui correspondent de manière évidente plus au secteur privé. Ensuite, l'idée d'une fusion avec l'APPR signifie que le gouvernement du Canada laisse aller un actif de valeur de l'État dans lequel il a investi 400 millions \$ en fonds des contribuables à un organisme hors de son contrôle, et cela gratuitement.

Nous comprenons également que certains producteurs de pétrole soient intéressés à acquérir RTI et que ceux-ci ont entamé des négociations avec l'APPR et Transports Canada à ce sujet. Pour les raisons évoquées ailleurs - soit le fait que RTI devrait être un terminal manuten-

tionnant une vaste gamme de marchandises en vrac, géré par un exploitant professionnel de renommée internationale doué des capacités financières nécessaires à l'investissement -, nous pensons que cette option serait une grave erreur.

Choix stratégiques

Grâce à la décision du Premier ministre d'annuler la vente de RTI en 2006 et à la relance des activités sur une voie fermement ancrée sur des principes commerciaux fiables, le gouvernement du Canada est aujourd'hui en mesure d'étudier les différentes alternatives stratégiques qui lui sont offertes pour créer une valeur à long terme pour l'État et pour ceux et celles qui dépendent de Ridley Terminals. Nous savons aujourd'hui qu'il existe un certain nombre de solutions de rechange plausibles - et effectivement très attrayantes - au maintien de la propriété de RTI par les contribuables.

Vu le potentiel de RTI, la nécessité d'investir dans la modernisation, et ses besoins continus de capital, nous ne voyons pas comment le statu quo peut être une alternative viable si RTI doit devenir une entreprise autosuffisante.

Cependant, si le gouvernement décide de maintenir le statu quo pour des raisons de politiques publiques, une affectation de fonds considérable et continue sera nécessaire pour financer les opérations, les prestations de retraite, la préservation du capital et les programmes d'amélioration.

Premières Nations

Ridley Terminals est situé sur le territoire traditionnel de la Première Nation Coast Tsimshian. Les Coast Tsimshian représentent plus de la moitié de la population de Prince Rupert et des communautés aux alentours, et ce nombre croît rapidement. Au cours des 15 dernières années, cependant, le nombre d'employés autochtones à RTI a été en moyenne inférieur à 9 %, et en général, bien en deçà.

Nous avons tissé de nouveaux liens avec la Première Nation Coast Tsimshian. À l'automne dernier, RTI et les tribus Lax Kw'alam et Matlakatla ont signé le tout premier protocole d'entente de l'histoire. L'objet de l'entente est de mettre en place un programme de bourses d'études post-secondaire, d'être proactifs dans l'aide apportée aux membres de la communauté pour le développement des compétences requises pour travailler avec RTI, et d'exploiter un éventail d'autres possibilités de collaboration commerciale. Les Coast Tsimshian sont un peuple entrepreneur, compétent et cultivé. Nous souhaitons être leur partenaire de croissance et cherchons activement des manières de les faire participer à nos activités commerciales actuelles et à venir. À l'automne dernier, plus de 400 membres de ces communautés ont organisé un potlatch traditionnel à Prince Rupert pour souligner cette nouvelle relation.

En novembre dernier, mon collègue Elmer Derrick, un chef héréditaire de la Nation Gitksan, et moi-même

avons participé à la mission commerciale du Conseil commercial Canada-Chine. Cette mission comprend la participation de plus de trente dirigeants autochtones du pays tout entier, dont le Chef conseil de la tribu des Lax Kw'alamas, John Helin, et son collègue Jerry Lawson. Nous avons rencontré les cadres supérieurs des gouvernements central et provinciaux et avons été accueillis par le Ministre chinois des Affaires extérieures à la Résidence des hôtes du gouvernement à Beijing. Les responsables chinois ont témoigné un grand intérêt à rechercher de nouvelles possibilités d'investissement au Canada, et particulièrement au développement des ressources qui auraient un intérêt direct pour RTI et le port de Prince Rupert.

Les communautés autochtones de la région sont une composante unique de ce qui nous différencie de nos concurrents internationaux. Ainsi, nous croyons qu'elles représentent un avantage nettement concurrentiel pour nous en tant qu'entreprise, pour le port de Prince Rupert et pour le Canada. Nous avons, pour notre part, reconnu cet atout inhérent et œuvrons à son développement, dans l'intérêt de tous.

L'équipe dévouée de Ridley

Les défis auxquels nous avons été confrontés et qui nécessitent un agenda de transformation dédié sont le résultat cumulé des décisions de la direction, du Conseil et de la propriété au fil des ans. Malgré d'extraordinaires défis, le redressement radical de la performance des opérations de RTI en 2008 est dû à l'engagement et au professionnalisme de notre personnel et de nos employés syndiqués. On ne peut leur imputer les faiblesses précédentes.

Sous la direction de M. George Dorsey, nos employés ont réalisé de remarquables améliorations des opérations et une nouvelle valeur conséquente a été créée pour l'État, en résultat direct de leur travail.

Mes collègues et moi-même sommes reconnaissants à toute l'équipe de RTI pour le travail réalisé dans de telles conditions. Ils ont placé la compagnie sur une voie qui préservera ces bons emplois et cette compagnie, qui sont si essentiels à la porte d'entrée du Canada sur le Pacifique.

Un avenir prometteur

La récession économique mondiale a entraîné un retournement radical des bases du marché au cours du quatrième trimestre de 2008. RTI doit se préparer à miser sur ses formidables avantages lorsque les conditions s'amélioreront. Nous nous concentrons donc à mener, dans un avenir proche, aussi efficacement que possible et à minimiser les coûts, tout en continuant de placer RTI en position de profiter de son potentiel complet lorsque la demande du marché reviendra. Et ce potentiel est énorme.

La porte d'entrée du Canada sur le Pacifique a besoin d'un terminal de marchandises en vrac moderne, productif et rentable à Prince Rupert, qui répondra encore

longtemps aux besoins des producteurs de charbon de l'ouest du Canada, de granulats de bois, de produits chimiques, de soufre, de coke de pétrole et de potasse.

Malgré la lame de fond pessimisme qui gagne la plupart des économies du monde, le Canada demeure dans une position enviable grâce à l'abondance de ses ressources naturelles, dont le monde continuera à avoir besoin pour de nombreuses générations à venir. Ce ralentissement économique ne durera pas, et la capacité du port devra s'accroître.

Au nom du Conseil, je souhaite remercier chaleureusement le vérificateur général du Canada, Mme Sheila Fraser, et ses collègues. Le résultat de leur vérification comptable annuelle, qui est incluse dans le présent rapport, découle d'innombrables heures de travail précis et d'un professionnalisme intransigeant.

Enfin, mes collègues administrateurs ont fait plus qu'il ne leur était demandé. Leur travail acharné, leur apport et leur sagesse ont été inestimables. Rien de ce que nous avons accompli n'aurait été possible sans eux. Ils ne font certainement pas cela pour la gloire. Ils sont tous poussés par la conviction que le service public est un privilège unique et une responsabilité solennelle. Je suis très fier d'eux et de leur contribution illimitée au Canada.

L'année 2008 aura été marquée de transition et de changements pour Ridley Terminals. Notre travail est loin d'être accompli, et nous maintiendrons notre cap en 2009.

Je vous prie d'agréer, Messieurs les ministres, l'expression de mes sentiments distingués.



Daniel D. Veniez
Le président du conseil



Membres du conseil d'administration

Message de la direction

le 20 mars 2009

En 2008, Ridley Terminals a mis l'accent sur les changements dynamiques.

La première étape de la transformation consistait à mettre en œuvre les pratiques et les perspectives de la nouvelle direction, en fonction de sa vaste expérience. La seconde étape de ce processus continu a modifié jusqu'aux forces essentielles de l'organisme. L'équipe actuelle de Ridley a modifié sa ligne de rapport et sa structure opérationnelle afin de souligner le meilleur des expériences et des compétences professionnelles qui forment le noyau du personnel de Ridley.

Ridley a une solide relation de travail avec chaque membre de son personnel, qu'il soit syndiqué ou non. La direction est plutôt fière d'avoir la possibilité de collaborer avec cette équipe qualifiée.

« Nous avons connu le meilleur et le pire » décrirait assez bien les hauts et les bas inattendus que nous avons connus en 2008. L'histoire du développement de la clientèle de Ridley en 2008 reflète l'évolution des marchés des produits de base au cours de la même période. Nous avons inclus dans ce rapport plusieurs graphiques qui illustrent la dure réalité de ce cycle des produits de base. Notre clientèle ayant eu à réévaluer la planification de sa production, Ridley a été contrainte de s'adapter aux mouvements très lents du marché d'aujourd'hui.

Malgré les incertitudes du marché et les ajustements au changement auxquels nous avons dû procéder en 2008, ceci est un rapport de rétablissement et de réussite. Certaines de ces modifications ont été incluses dans le rapport du président. Toute cette croissance et ces améliorations sont en bonne voie avec une activité sûre et bien raisonnée.

Nous avons un magnifique port en eau profonde et nous disposons de la capacité d'entreposer et de charger d'importants volumes de matières en vrac. Grâce à notre capacité inutilisée offerte à taux compétitifs et au personnel expérimenté et stable, nous sommes en mesure de faire croître l'activité de Ridley Terminals.

Nous encourageons la clientèle potentielle à venir nous rencontrer prochainement.



George Dorsey

Faits marquants de 2008

Le tableau suivant indique les résultats financiers de la compagnie en 2008, qui sont décrits plus en détails ci-dessous.

Figure 1 : Résultats financiers de RTI en 2008

Résultats \$ (en milliers CAD)	2008	2007	Écart (\$)	Écart (%)
Total des revenus	24 744	23 146	1 598	7 %
Revenus du terminal	24 623	23 071	1 552	7 %
Revenu de placement	121	76	45	59 %
Total des dépenses	23 805	18 877	4 928	26 %
Bénéfice net	939	4 269	(3 330)	-78 %

Les opérations

En mai, la nouvelle direction menée par M. George Dorsey a commencé à élaborer et à mettre en application une stratégie à long terme pour réaliser le plein potentiel de RTI, en introduisant une série de modifications au niveau des opérations. Du fait des conditions actuelles du marché, l'accent premier a été mis sur l'augmentation de l'efficacité opérationnelle, la réduction des coûts et la création de relations à long terme avec la clientèle.

Revenus

Figure 2 : Revenus par source en 2008

(en milliers \$CAD)	2008	2007	Écart (\$)	Écart (%)
Débit	22 419	21 405	014	5 %
Prime de célérité	1 508	886	622	70 %
Lignes et droits de mouillage	721	752	(31)	-4 %
Autres	(25)	28	(53)	-189 %
Revenu total du terminal	24 623	23 071	52	7 %
Revenu de placement	121	76	45	59 %
Total des revenus	24 744	23 146	1 598	7 %

Débit

Les revenus provenant du charbon et du coke de pétrole, facturés par tonne déchargée (par rail) et chargée (à bord de navires), ont représenté 91 % des revenus totaux du terminal, et se sont élevés à 22,42 millions \$. En 2008, les revenus moyens du débit par tonne (déchargée et expédiée) ont augmenté de 18 %, passant de 4,52 \$ à 5,07 \$. Les taux de débit négociés varient selon la clientèle, suivant plusieurs facteurs, dont la durée du contrat et le minimum annuel de tonnes garanti par an.

Prime de célérité

RTI gagne une prime de célérité lorsque le temps mis à charger un navire est inférieur au temps alloué aux staries. Si le temps de chargement est supérieur aux staries autorisées, la compagnie doit payer une surestaries. La compagnie a gagné des primes de célérité sur presque chaque navire chargé. En 2008, elle a gagné 1,5 million \$ en revenus nets de prime de célérité sur 81 navires chargés, contre 886 515 \$ sur 77 navires en 2007.

Lignes et droits de mouillage

Chaque navire chargé s'acquitte de frais de ligne et de droits de mouillage. Les revenus des lignes sont générés sur la base d'un montant fixe par navire, alors que les revenus provenant des droits de mouillage dépendent de la taille du navire et du temps qu'il passe à quai. Combinés, les revenus des lignes et des droits de mouillage ont légèrement diminué, s'établissant à 720 960 \$.

Revenu de placement

RTI a gagné 121 180 \$ en revenus de placement en 2008, soit près de 60 % de plus qu'en 2007.

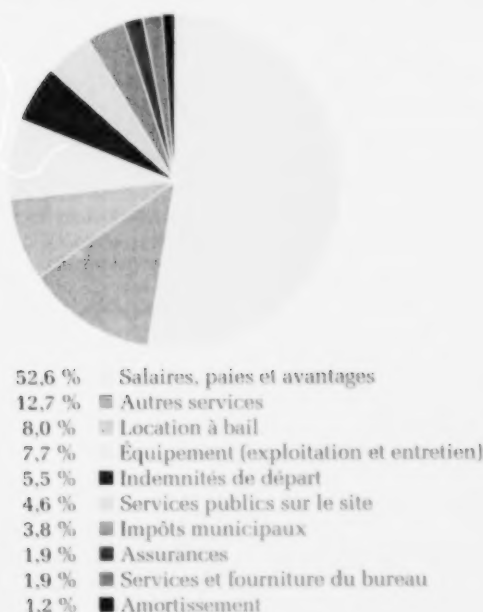
Dépenses

Les salaires, les paies et les avantages sociaux combinés constituent le plus important poste de dépenses de la compagnie, représentant 52,6 % des dépenses en 2008, contre 57,6 % en 2007. Les principaux éléments des dépenses sont détaillés dans le tableau et le graphique ci-dessous.

Figure 3 : Répartition des dépenses en 2008

(en milliers de \$CAD)	2008	2007	Écart (\$)	Écart (%)
Salaires, paies et avantages	12 526	10 741	1 785	17 %
Autres services (Note 14)	3 028	813	2 215	273 %
Location à bail (Note 12)	1 911	1 977	(66)	-3 %
Exploitation et entretien de l'équipement	1 838	2 355	(517)	-22 %
Indemnité de départ	1 301	—	1 301	
Services publics sur le site	1 086	940	146	16 %
Impôts municipaux	914	961	(47)	-5 %
Assurances	458	424	34	8 %
Services et fourniture de bureau	450	423	27	6 %
Coûts d'amortissement et de restauration	293	243	50	21 %
Total des dépenses	23 805	18 877	4 928	26 %

Figure 3 Répartition des dépenses d'exploitation en 2008 (suite)



Salaires et paies de base

Le nombre croissant d'employés et la ratification de la convention collective en juin 2008 ont eu de lourdes conséquences sur les salaires, les paies et les avantages sociaux versés. RTI employait 77 personnes au début de 2008, en a embauché 12 nouvelles après le premier trimestre et deux départs à la retraite ont eu lieu en 2008. Dans l'ensemble, les salaires et paies ont augmenté de 17 %, passant de 10,74 millions \$ à 12,53 millions \$.

La convention collective de la compagnie prévoit deux augmentations de paie chaque année, fondées sur l'augmentation de l'indice des prix à la consommation (« IPC ») de Vancouver.

Avantages sociaux

RTI dispose d'un programme d'assurance-maladie exhaustif, qui inclut l'assurance-vie, l'assurance-invalidité de longue durée (« ILD »), des prestations-maladie complémentaires, ainsi qu'une couverture dentaire. Les avantages des assurance-vie et de l'assurance ILD sont selon le taux de salaire ou de paie de chaque employé. Ils sont également influencés par l'âge moyen du personnel, et dans une moindre mesure par l'historique des réclamations de la compagnie. RTI a remarqué une augmentation de l'âge moyen des employés depuis quelques années, entraînant des coûts d'assurance-vie et d'ILD plus élevés.

Les taux des prestations d'assurance-maladie et dentaire, qui sont ajustés en fonction de l'historique de réclamations de la compagnie, augmentent par employé presque chaque année.

Cependant, vu la décision de la compagnie de changer de fournisseur de programme d'assurances, les coûts des avantages sociaux par employé ont diminué, sans conséquence sur le niveau de services fournis. Les dépenses totales tous avantages confondus ont chuté de 4 %, d'environ 600 000 \$ à 573 000 \$ en 2007, et de 23 % par personne, passant de 9 371 \$ en 2007 à environ 7 253 \$ en 2008.

Prestations statutaires

Les prestations statutaires représentent la contribution de la compagnie aux primes du Régime de pensions du Canada (« RPC ») et de l'assurance-emploi (a.-e.), ainsi qu'aux primes versées au Workers Compensation Board de C.-B. (« WCB »). Les primes du RPC et de l'a.-e. sont basées sur des taux fixés par le gouvernement du Canada. Pour 2007, la contribution maximale au RPC a augmenté de 4,95 %, alors que la contribution à l'a.-e. a chuté de 1,8 %. En 2008, la contribution au RPC est restée à environ 4,95 %, alors que celle de l'a.-e. a légèrement diminué et est passée à 1,73 %. Les taux du WCB sont définis sur une base commune à toute l'industrie, et ils diminuent depuis quelques années. Le dossier de sécurité de la compagnie influe sur le taux global du WCB, donc l'excellent résultat de sécurité de RTI a entraîné des taux plus bas en 2008, de 1,01 % au lieu de 1,48 % en 2007.

Prime à la productivité

Par mesure incitative, RTI verse une prime à la productivité à tous les employés dont la cagnotte totale équivaut à la moitié des revenus nets de prime de célérité gagnés par la compagnie. Cette prime s'est révélée une réussite pour encourager tous les employés à se concentrer sur le chargement rapide et efficace des navires. Les primes totales se sont élevées en 2008 à 743 267 \$, soit 68 % de plus qu'en 2007.

Autres

Il y a plusieurs autres frais dans la catégorie des salaires, paies et avantages sociaux. Il s'agit des frais de recrutement et de relocalisation des nouveaux employés, de la formation, du programme d'incitation au rendement de la direction et des allocations pour les outils et le maintien en forme.

Exploitation et entretien de l'équipement

Les coûts d'exploitation et d'entretien de l'équipement ont chuté de près de 520 000 \$ (ou 22 %) en 2008, passant de 2,36 millions \$ à 1,84 millions \$ en 2007, du fait du contrat de peinture du terminal en 2007.

Location

La location est payée par tonne à l'Administration portuaire de Prince Rupert (« APPR »). Le bail initial a été prolongé de trente ans, prenant fin le 31 mars 2039. Sous réserve de l'exhaustivité et de la ratification des documents finaux, le nouvel accord s'élargit au-delà du bail et inclut 15 hectares supplémentaires de terrain et un nouveau site, pour l'ajout d'un nouveau poste à quai. Ces nouvelles zones d'expansion optionnelles

permettront à RTI de prévoir l'expansion de ses opérations pour faire passer ses capacités de volumes à 24 millions de tonnes par an. Les plans de mise en œuvre de cette expansion, initialement prévue en 2014, ont été suspendus jusqu'à ce que les demandes du marché mondial des produits de base soient mieux prévisibles.

Services publics sur le site

Les principaux frais de la compagnie en services publics sont l'électricité, suivie du gaz naturel. Les coûts des services publics du site ont augmenté de 0,94 million \$ en 2007 à 1,09 million \$ en 2008, du fait du pourcentage de wagons en aluminium manœuvrés, dont le dégivrage nécessite de temps en hiver.

Autres services

Les autres services incluent principalement les frais payés pour des services tels que le rendement des services administratifs, le contrat de l'inspection de l'équipement, l'ingénierie et autres services conseil et juridiques. Les frais entrant dans cette catégorie ont augmenté de 0,83 million \$ à 3,02 millions \$ en 2008, principalement en raison du travail de base permettant d'améliorer et de développer les opérations et les résultats.

Assurances

RTI dispose d'une couverture étendue d'assurance de biens et de responsabilité civile. La compagnie compte sur les conseils de son courtier en assurances, Aon Reed Stenhouse, pour la conception de cette couverture et le choix des sociétés d'assurance aptes à fournir les polices nécessaires. Les coûts d'assurance ont légèrement augmenté : 0,46 million \$ en 2008 contre 0,42 million \$ en 2007.

Ressources de trésorerie

Le solde de trésorerie de la compagnie a augmenté en 2008, passant de 3,75 millions \$ à 5,09 millions \$. Les rentrées de fonds provenant de la clientèle ont augmenté de 22 % en 2008, et les sorties de fonds liées à l'exploitation ont augmenté de 26 %.

La clientèle

Les accords de contrats de tonnage ont été difficiles à obtenir en 2008, du fait des conditions chaotiques des marchés des produits de base au cours du second semestre de l'année. Les faibles améliorations ont inclus :

- le premier contrat de Ridley avec US Coal;
- un nouveau contrat permettant de prolonger notre relation de longue date avec Husky;
- les premières expéditions ont été reçues dans le cadre de notre accord à long terme avec Petro-Canada; et
- un accord de services nouvellement finalisé avec Houston Pellets, selon lequel les expéditions de granulats de bois ont repris. Cet accord devrait se développer et mener à un volume d'un million de tonnes de granulats de bois par année depuis Ridley.

Nos gens

En mai 2008, RTI a signé une convention collective de sept ans avec la section locale 523 non-cadre de l'ILWU. Cet accord a créé un environnement de travail où le personnel collabore avec les cadres pour continuellement améliorer le rendement. L'accord inclut une augmentation des paies de cinq pour cent aux première et septième années du contrat et des augmentations basées sur l'IPC aux deuxième et sixième années.

Une nouvelle amélioration entraînant davantage de flexibilité au niveau des opérations et une meilleure qualité des services a consisté à transformer la rémunération des cadres supérieurs en primes de rendement facultatives au lieu du droit aux heures supplémentaires. Ceci est une étape importante pour nos dirigeants qui ont abandonné les lourdes rémunérations des heures supplémentaires. Nous sommes fiers de ces dirigeants qui ont accepté de baser leur rémunération sur notre réussite conjointe.

Les ressources

En 2008, RTI a instauré d'importantes améliorations des balances des volumes entrants, des manœuvres au triage et du chargement des navires. Le travail de préparation a de même été réalisé pour les principales améliorations du système en renforçant l'infrastructure de la TI. De nouvelles améliorations au niveau des ressources sont incluses dans le nouveau bail qui élargit la présence actuelle de Ridley et comprend une option de zone supplémentaire, permettant une expansion future du site.

L'environnement

Afin de respecter les normes environnementales, RTI est certifiée ISO 14001. RTI a passé sa vérification triennale externe ISO en juillet 2008, et a obtenu un résultat positif ainsi qu'une nouvelle certification de la norme 14001 pour trois autres années.

La santé et la sécurité

Le système de santé et de sécurité de RTI est certifié OHSAS 18001. En juillet 2008, RTI a été à certifiée pour une nouvelle période de trois ans. En 2008, la performance de sécurité de RTI a été excellente, avec seulement deux incidents consignés et aucun accident.

Pleins feux sur 2009

Exploitation

Nos objectifs en 2009 incluent les éléments suivants :

- poursuivre les améliorations mises en place en 2008 en termes de manutention et des navires;
- développer notre capacité des wagons de manutention des granulats de bois;
- étudier les possibilités de manutention des liquides en vrac dans notre système actuel d'entreposage et de traitement de 40 000 tonnes de liquide. Ceci concernera le soufre, la soude caustique et d'autres marchandises en vrac liquides;
- installer un second basculeur de wagon rotatif lorsque les engagements de l'installation en termes de volumes nécessiteront une amélioration; et
- prévoir l'expansion du site pour 2012-2014.

La clientèle

La clientèle de Ridley est sa sève. Nous reconnaissons que la satisfaction de notre clientèle est une des clés de notre réussite. En 2008, dans la mesure où ces relations avec la clientèle n'étaient pas été liées à des accords ayant force obligatoire, nous avons dû mettre nos relations de longue date à l'épreuve en demandant des frais de service plus élevés et en exigeant de la part de chaque nouveau client d'investir dans la relation commerciale autant d'engagement de volumes stables et garantis que son entreprise pouvait le faire.

Ces discussions ont parfois été difficiles, et nous regrettons toutes les tensions qu'elles ont pu causer.

La direction a souligné l'amélioration des revenus à la lumière de notre engagement continu à fournir de la valeur à la population canadienne, ainsi que :

- des exigences accrues pour les prestations de retraite, suite à la crise financière;
- des exigences de renouvellement de l'infrastructure;
- des redevances supérieures pour le port; et
- le remplacement nécessaire de certains des éléments-clés du site.

Bien que nos demandes de conditions commerciales améliorées ne soient que rarement soutenues par les parties contractantes, nous pensons que nos discussions continues mèneront à un résultat positif pour toutes les parties, étant donné que :

l'amélioration du taux de change entre le dollar américain et canadien permet d'atténuer les frais de notre clientèle dont les ventes se font en dollars américains;

Ridley est un élément-clé de la chaîne d'approvisionnement que notre clientèle valorise pour la croissance de ses activités; nous partageons un intérêt commun à s'entraider à prospérer au cours de la prochaine décennie; et

les prix actuels sur le marché du charbon, bien que largement inférieurs aux plus hauts niveaux de 2008, sont tout de même relativement élevés en comparaison avec les moyennes historiques.

Nos gens

Ridley a élargi son équipe en 2008 en embauchant 12 personnes qualifiées, dont sept qui suivent encore un programme de formation bien conçu.





La compagnie a révisé la structure de sa direction, offrant ainsi à huit employés syndiqués davantage de possibilités de décision.

Neuf directeurs non syndiqués ont été promus et des rôles plus importants leur ont été confiés en 2008 et 2009.

Les ressources

Nous prévoyons continuer à améliorer nos installations et notre équipement pour développer nos activités et améliorer l'utilisation de nos actifs. Nous comptons, de plus, identifier et mettre en place un progiciel de gestion intégré et un nouveau système financier.

La rentabilité

Ridley s'attache à réaliser des améliorations dans les nombreux domaines où la rentabilité entre en jeu. Ces étapes incluent, sans s'y restreindre :

- des coûts de temps supplémentaire réduits;
- une amélioration de l'efficacité opérationnelle;
- une amélioration de la performance des services;
- la création de valeur pour la clientèle;
- la sécurité sur le lieu de travail;
- la réduction de la dépendance envers les services externes;
- des frais plus élevés pour la clientèle;
- des services rémunérateurs élargis; et
- une meilleure gestion des crédits.

Ridley continuera en 2009 à se centrer sur toutes les occasions de maximiser l'utilisation efficace du terminal, à attirer une croissance des volumes, à générer la croissance des revenus et à renforcer encore davantage l'équipe de Ridley.

« Nous savons à quel point l'environnement économique mondial est difficile et nous sommes conscients de ses répercussions sur nos activités.

Je travaille à RTI depuis 25 ans et l'année dernière a été la plus dynamique à ce jour. Cela est principalement attribuable au fait que la nouvelle équipe de gestion nous a demandé nos suggestions pour la première fois et y a donné suite.

Nous avons débuté l'année 2008 par une impasse après 11 jours de négociation collective et sans aucune confiance en la façon dont se déroulaient les choses. Le moral des employés n'avait jamais été aussi bas. Toutefois, il a remonté énormément après l'arrivée des nouveaux cadres, surtout lorsqu'ils se sont montrés disposés à travailler avec les employés. Une relation employeur-employé très améliorée s'est établie suite à la négociation, en un seul jour, de notre nouvelle convention collective. Cette réalisation a permis à tous les employés de se concentrer sur les tâches pour lesquelles ils ont été engagés. Notre personnel avait avant tout besoin de sécurité et il s'est réjoui d'être débarrassé de toutes les distractions précédentes.

Une nouvelle structure de gestion a été établie récemment. MM. Venier et Dorsey ont continué à faire confiance aux gens de RTI en donnant de l'avancement aux employés de longue date ayant tous fait leurs débuts au bas de l'échelle. Nous travaillons en harmonie avec toute la nouvelle équipe de gestion.

Nous sommes très heureux de compter parmi nous un coordonnateur à temps plein de la sécurité qui saisit parfaitement nos préoccupations particulières. Nous savons qu'il concrétisera toutes les bonnes idées dont nous parlons depuis tant d'années.

Certains de nos employés ont pris leur retraite l'an dernier et il continuera d'en être ainsi car notre effectif vieillit. Nous croyons donc que, malgré la situation économique difficile,

il est dans l'intérêt de RTI de poursuivre la formation de tous les employés relativement nouveaux de la compagnie. »



Le président de la section locale 523 de l'International Longshore and Warehouse Union.

Ron Coolin



La compagnie a révisé la structure de sa direction, offrant ainsi à huit employés syndiqués davantage de possibilités de décision.

Neuf directeurs non syndiqués ont été promus et des rôles plus importants leur ont été confiés en 2008 et 2009.

L'effort financier

Nous prévoyons continuer à améliorer nos installations et notre équipement pour développer nos activités et améliorer l'utilisation de nos actifs. Nous comptons, de plus, identifier et mettre en place un projet de gestion intégrée et un nouveau système financier.

La rentabilité

Ridley s'attache à réaliser des améliorations dans les nombreux domaines où la rentabilité entre en jeu. Ces étapes incluent, sans s'y restreindre :

- des coûts de temps supplémentaires réduits;
- une amélioration de l'efficacité opérationnelle;
- une amélioration de la performance des services;
- la création de valeur pour la clientèle;
- la sécurité sur le lieu de travail;
- la réduction de la dépendance envers les services externes;
- des frais plus élevés pour la clientèle;
- des services rémunérateurs élargis; et
- une meilleure gestion des crédits.

Ridley continuera en 2009 à se concentrer sur toutes les occasions de maximiser l'utilisation efficace du terminal, à attirer une croissance des volumes, à générer la croissance des revenus et à renforcer encore davantage l'équipe de Ridley.

« Nous savons à quel point l'environnement économique mondial est difficile et nous sommes conscients de ses répercussions sur nos activités.

Je travaille à RTI depuis 25 ans et l'année dernière a été la plus dynamique à ce jour. Cela est principalement attribuable au fait que la nouvelle équipe de gestion nous a demandé nos suggestions pour la première fois et y a donné suite.

Nous avons débuté l'année 2008 par une impasse après 11 jours de négociation collective et sans aucune confiance en la façon dont se déroulaient les choses. Le moral des employés n'avait jamais été aussi bas. Toutefois, il a remonté énormément après l'arrivée des nouveaux cadres, surtout lorsqu'ils se sont montrés disposés à travailler avec les employés. Une relation employeur-employé très améliorée s'est établie suite à la négociation, en un seul jour, de notre nouvelle convention collective. Cette réalisation a permis à tous les employés de se concentrer sur les tâches pour lesquelles ils ont été engagés. Notre personnel avait avant tout besoin de stabilité et il s'est réjoui d'être débarrassé de toutes les distractions précédentes.

Une nouvelle structure de gestion a été établie récemment. MM. Vanez et Durney ont continué à faire confiance aux gens de RTI en donnant de l'avancement aux employés de longue date, avant tout fait leurs débuts au bas de l'échelle. Nous travaillons en harmonie avec toute la nouvelle équipe de gestion.

Nous sommes très heureux de compter parmi nous un coordonnateur à temps plein de la sécurité qui saisit parfaitement nos préoccupations particulières. Nous savons qu'il concrétisera toutes les bonnes idées dont nous parlons depuis tant d'années.

Certaines de nos employés ont pris leur retraite l'an dernier et il continuera d'en être ainsi car notre effectif vieillit. Nous croyons donc que malgré la situation économique difficile,

il est dans l'intérêt de RTI de poursuivre la formation de tous les employés relativement nouveaux de la compagnie.



Le président de la section locale 523 de l'International Longshore and Warehouse Union,

Ron Coolin



le 23 mars 2003

Peu de Canadiens comprennent à quel point il est important d'amener, de manière constructive, les peuples autochtones à participer à l'économie primaire.

Le coût de l'inertie est élevé, alors que les mesures constructives donnent d'énormes résultats. Si le Canada veut maintenir sa prospérité et sa compétitivité actuelles, il doit plus que jamais faire en sorte que la population autochtone florissante prenne part à l'économie, en se concentrant sur l'éducation et la formation d'une main-d'œuvre qualifiée (surtout compte tenu de la grande pénurie de travailleurs qualifiés).

Le nouveau message est clair : il doit y avoir une nouvelle approche à l'éducation et au développement économique autochtones. Il faut un leadership novateur doté d'une nouvelle vision de prospérité et de santé du pays qui tienne compte des contributions considérables des nations autochtones.

C'est précisément ce qui se passe entre les deux communautés côtières de la Nation Tsimshian, Lax Kw'alaams et Metlakatla, et Ridley Terminals Inc. (RTI). RTI a des installations portuaires situées sur les territoires traditionnels des Premières Nations, à Prince Rupert. Pour la première fois en 10 000 ans d'histoire d'occupation soutenue de ce territoire par les Autochtones, une société fédérale reconnaît comme il se doit l'importance stratégique des communautés côtières Tsimshian.

Le nouveau Conseil de RTI a immédiatement reconnu qu'il y avait un grave problème là où il n'y avait jamais eu de communications significatives entre les communautés à qui appartiennent les territoires traditionnels où se trouvent les installations de RTI, communautés dont les résidents représentant plus de 60 p. cent de la population de Prince Rupert. M. Venier a abordé les Chefs en cherchant à réparer l'omission de longue date de l'entreprise et ce, en parrainant une fête traditionnelle (couramment appelée « potatch ») et en amorçant le processus officiel de notre inclusion dans la famille de RTI.

La fête avait pour but non seulement de reconnaître les peuples à qui appartiennent les territoires traditionnels où RTI fait affaire, mais aussi de rendre hommage à ces peuples ainsi qu'à leurs chefs élus. En organisant cette fête historique, la compagnie a accompli davantage dans le cadre du protocole traditionnel reconnu de la nation côtière Tsimshian.

De plus, RTI fera plus que reconnaître symboliquement l'importance des peuples autochtones. En effet, la compagnie a annoncé la création d'un programme de bourses d'études pour les Autochtones, une approche significative par le biais d'une formation en vue d'un emploi potentiel à son installation, et elle appuie aussi l'AR Native Basketball Tournament (tournoi de basketball entièrement autochtone), un événement sportif très important qui a un impact considérable sur l'économie de Prince Rupert. RTI travaille également avec nous afin de créer de nouveaux débouchés dans sa sphère d'influence et au-delà. C'est une chose toute nouvelle et sans précédent pour nous, qui constitue un développement des plus favorable pour notre nation.

C'est précisément le genre de leadership novateur et coopératif et l'esprit de partenariat dont ont besoin les peuples autochtones du Canada — surtout pour concrétiser un nouvel avenir mutuellement avantageux, au-delà des dangers nets du tsunami démographique. Les Premières Nations sont indiscutablement d'importants joueurs de l'avenir économique du Canada. En fait, les Premières Nations le long de ce couloir nord-ouest sont essentielles à la Stratégie de la porte d'entrée du Pacifique, et tous les intervenants et les sociétés de cette région devraient songer au genre d'esprit d'innovation et de coopération que RTI cherche à établir grâce à des relations plus conséquentes — une amélioration qui ne se concrétisera qu'avec le leadership indispensable de tous les intervenants voulant instaurer un changement positif.

En bout de ligne, une nouvelle approche fondée sur le respect mutuel peut mener à une énorme richesse et à une nouvelle ère de collaboration au Canada — qui sera dans l'intérêt du pays et qui, moyennant un travail dévoué, rendra la population autochtone plus heureuse et plus en santé. Cette importante initiative illustre aux autres intervenants du secteur privé au pays comment trouver des façons de former des partenariats avec les Autochtones. Multiplions plusieurs fois cette démarche et la physionomie du Canada ne s'en trouvera qu'améliorée.

Nous félicitons le Conseil d'administration, la nouvelle équipe de direction ainsi que tous les gens de Ridley Terminals de leur leadership et d'avoir fait ce que d'autres n'ont pas su faire auparavant : tendre la main à une amitié, une coopération et une confiance réelles envers notre peuple.

John Holin
Chef conseiller
Lax Kw'alaams

Harold Leighton
Chef conseiller
Metlakatla



le 23 mars 2009

Peu de Canadiens comprennent à quel point il est important d'amener, de manière constructive, les peuples autochtones à participer à l'économie primaire.

Le coût de l'inertie est élevé, alors que les mesures constructives donnent d'énormes résultats. Si le Canada veut maintenir sa prospérité et sa compétitivité actuelles, il doit plus que jamais faire en sorte que la population autochtone florissante prenne part à l'économie, en se concentrant sur l'éducation et la formation d'une main-d'œuvre qualifiée (surtout compte tenu de la grande pénurie de travailleurs qualifiés).

Le nouveau message est clair : il doit y avoir une nouvelle approche à l'éducation et au développement économique autochtones. Il faut un leadership novateur doté d'une nouvelle vision de prospérité et de santé du pays qui tienne compte des contributions considérables des nations autochtones.

C'est précisément ce qui se passe entre les deux communautés côtières de la Nation Tsimshian, Lax Kw'alaams et Metlakatla, et Ridley Terminals Inc. (RTI). RTI a des installations portuaires situées sur les territoires traditionnels des Premières Nations, à Prince Rupert. Pour la première fois en 10 000 ans d'histoire d'occupation soutenue de ce territoire par les Autochtones, une société fédérale reconnaît comme il se doit l'importance stratégique des communautés côtières Tsimshian.

Le nouveau Conseil de RTI a immédiatement reconnu qu'il y avait un grave problème là où il n'y avait jamais eu de communications significatives entre les communautés à qui appartiennent les territoires traditionnels où se trouvent les installations de RTI, communautés dont les résidents représentent plus de 60 p. cent de la population de Prince Rupert. M. Veniez a abordé les Chefs en cherchant à réparer l'omission de longue date de l'entreprise et ce, en parrainant une fête traditionnelle (couramment appelée « potlatch ») et en amorçant le processus officiel de notre inclusion dans la famille de RTI.

La fête avait pour but non seulement de reconnaître les peuples à qui appartiennent les territoires traditionnels où RTI fait affaire, mais aussi de rendre hommage à ces peuples ainsi qu'à leurs chefs élus. En organisant cette fête historique, la compagnie a accompli davantage dans le cadre du protocole traditionnel reconnu de la nation côtière Tsimshian.

De plus, RTI fera plus que reconnaître symboliquement l'importance des peuples autochtones. En effet, la compagnie a annoncé la création d'un programme de bourses d'études pour les Autochtones, une approche significative par le biais d'une formation en vue d'un emploi potentiel à son installation, et elle appuie aussi l'All Native Basketball Tournament (tournoi de basketball entièrement autochtone), un événement sportif très important qui a un impact considérable sur l'économie de Prince Rupert. RTI travaille également avec nous afin de créer de nouveaux débouchés dans sa sphère d'influence et au-delà. C'est une chose toute nouvelle et sans précédent pour nous, qui constitue un développement des plus favorable pour notre nation.

C'est précisément le genre de leadership novateur et coopératif et l'esprit de partenariat dont ont besoin les peuples autochtones du Canada — surtout pour concrétiser un nouvel avenir mutuellement avantageux, au-delà des dangers nets du tsunami démographique. Les Premières Nations sont indiscutablement d'importants joueurs de l'avenir économique du Canada. En fait, les Premières Nations le long de ce couloir nord-ouest sont essentielles à la Stratégie de la porte d'entrée du Pacifique, et tous les intervenants et les sociétés de cette région devraient songer au genre d'esprit d'innovation et de coopération que RTI cherche à établir grâce à des relations plus conséquentes — une amélioration qui ne se concrétisera qu'avec le leadership indispensable de tous les intervenants voulant instaurer un changement positif.

En bout de ligne, une nouvelle approche fondée sur le respect mutuel peut mener à une énorme richesse et à une nouvelle ère de collaboration au Canada — qui sera dans l'intérêt du pays et qui, moyennant un travail dévoué, rendra la population autochtone plus heureuse et plus en santé. Cette importante initiative illustre aux autres intervenants du secteur privé au pays comment trouver des façons de former des partenariats avec les Autochtones. Multiplions plusieurs fois cette démarche et la physionomie du Canada ne s'en trouvera qu'améliorée.

Nous félicitons le Conseil d'administration, la nouvelle équipe de direction ainsi que tous les gens de Ridley Terminals de leur leadership et d'avoir fait ce que d'autres n'ont pas su faire auparavant : tendre la main à une amitié, une coopération et une confiance réelles envers notre peuple.

John Helin
Chef conseiller
Lax Kw'alaams

Harold Leighton
Chef conseiller
Metlakatla

La communauté

RTI jouit de bonnes relations avec les dirigeants des communautés, et compte les renforcer grâce à la participation active accrue du Conseil dans la région.

À ce propos, le Conseil et la direction ont décidé de tisser de nouveaux liens avec la Première Nation Coast Tsimshian. Le 27 octobre 2008, la Première Nation Lax Kw'alaams, la Première Nation Metlakatla, les tribus alliées Lax Kw'alaam et Metlakatla et RTI ont signé leur tout premier protocole d'entente. Conformément à cet accord, RTI s'est engagée à soutenir davantage les communautés Coast Tsimshian, entre autres par l'octroi de bourses d'études post-secondaires pour les étudiants autochtones admissibles. Les Tsimshian sont un peuple entrepreneur, compétent et cultivé, et RTI les considère comme des partenaires de croissance. RTI cherche de même activement à les inclure dans ses activités commerciales actuelles et à venir.

Les projets d'expansion à long terme de RTI pourraient créer des emplois supplémentaires pour la communauté. Environ 300 emplois dans la construction sur 36 mois, et plus de 25 à 35 emplois qualifiés à long terme. Les services de barge, de pilotage, de tests commerciaux et tous les services connexes augmenteraient radicalement.

La santé et la sécurité

Ridley a toujours accordé beaucoup d'importance à la garantie de normes élevées de santé et de sécurité sur l'ensemble du site. La promotion de M. Ken Lindenberg au rôle principal de la sécurité est une étape très positive dans la mise en place de normes rigoureuses continues de rendement en matière de sécurité. M. Lindenberg apporte à son nouveau poste sur le site 25 années d'expérience.

Le marché

Au cours de la première moitié de 2008, la demande mondiale de charbon a grandement augmenté, entraînant une hausse des prix jusqu'à atteindre un maximum en août (voir la Figure 6). Cependant, le début de la crise financière internationale a entraîné une chute rapide de la demande, et les prix ont brusquement baissé au cours des troisième et quatrième trimestres de 2008. Les ramifications de la crise étaient profondes du fait de la chute radicale de l'activité commerciale et économique mondiale.

Le Baltic Dry Index (BDI) est passé de 11 600 au cours du premier semestre de l'année à presque 0 en décembre 2008. La croissance du PIB aux États-Unis a chuté de 0,9 % au cours du premier trimestre 2008 à - 6,2 % au quatrième trimestre. La croissance du PIB de la Chine a ralenti de 10,6 % au premier trimestre 2008 à 6,8 % au cours du quatrième trimestre. La récession économique mondiale a entraîné une baisse considérable de la demande de produits de base, et plusieurs facteurs connexes ont amplifié la détérioration marquée des prix des produits de base. Un manque de confiance dans les institutions financières, en particulier, a entraîné leur réticence à s'accorder des emprunts, résultant en un réel gel mondial du crédit. Les lettres de crédit, une composante essentielle du commerce international, sont ainsi devenues de plus en plus difficiles à obtenir. Malgré les mesures radicales prises par certaines banques centrales pour améliorer la liquidité et dégeler les marchés du crédit, cet état des faits a duré jusqu'à la fin de 2008. Un autre aspect de la crise est que le processus de désendettement qui a été lancé en grande partie par des fonds de couverture qui recevaient des appels de marge en tant que valeurs pour des actifs financiers s'est effondré. Ceci a entraîné de nouvelles distorsions des prix sur les marchés des produits de base.

Charbon

La consommation de charbon aux États-Unis dans le secteur de l'énergie électrique a augmenté de 1,3 % au



cours du premier semestre de 2008, mais a grandement chuté au cours de la seconde moitié de l'année, entraînant une chute de 0,5 % de la consommation de charbon du secteur de l'énergie électrique sur l'ensemble de l'année.

La fragilisation des conditions économiques a entraîné la baisse de la demande d'acier, et donc de charbon. L'activité économique en Asie, le principal moteur de la consommation de charbon dans le secteur de l'acier depuis une décennie, s'est grandement réduite après août 2008. Les producteurs d'acier se sont rétractés auprès des fournisseurs sur de nombreux contrats, ou ont reporté les expéditions pendant qu'ils réajustaient leurs inventaires.

La demande mondiale d'acier a chuté de plus de 20 % depuis le mois d'août 2008, et devrait continuer à baisser. La production du secteur mondial de l'acier a baissé d'environ 250 millions de tonnes (plus de 15 %) entre juillet et octobre 2008. Les chutes des prix sont également le résultat de l'entreposage excessif des matières premières, particulièrement en Chine, au cours des précédents mois d'hyperinflation. La Chine représente près de 60 % de la croissance de la demande mondiale d'acier depuis une décennie et le rétablissement de son économie sera vital à tout redressement de l'industrie de l'acier et des secteurs d'approvisionnement (surtout celui du charbon métallurgique). En 2008, de nombreuses usines d'acier ont dû fermer : les grandes entreprises ont réduit leur capacité de 20 %, alors que les usines privées, plus petites, fermaient complètement. Les analystes estiment qu'une capacité d'environ 100 millions de tonnes sera éliminée du marché de l'acier chinois.

Coke de pétrole

Le coke de pétrole est utilisé comme combustible dans les fours à coke de l'industrie de l'acier. Tel que mentionné précédemment, la production d'acier en Asie a

grandement chuté au cours du second semestre de 2008, entraînant une baisse de la demande de ce produit de base. Mais si la production se développe, que la valeur du coke de pétrole sur le marché reste au-dessus de 90 \$ par tonne en FOB navire pour RTI et que la logistique du port est améliorée, les volumes de RTI se maintiendront et continueront à croître.

Granulats de bois

Les granulats de bois sont un carburant propre, pratique et dont le bilan est neutre en CO₂. Produits à partir de sciures et de copeaux de bois comprimés à haute pression, ils ne contiennent ni colle ni autre additif.

La production de granulats de bois est le résultat de la disponibilité de fibres bon marché en C.-B. (provenant essentiellement des dégâts causés par les insectes) et de la demande de carburants verts dans les pays ayant signé le Protocole de Kyoto. Près de 10 millions de tonnes de granulats ont été produites dans le monde entier en 2008, et la production devrait doubler au cours des quatre à cinq prochaines années, selon le Wood Resources Quarterly. Le Canada a produit environ 1,3 million de tonnes de granulats de bois en 2008.

La demande élargie de la clientèle est soutenue par les faibles tarifs de fret pour la livraison vers l'Europe et l'Asie. Sur le marché nord-américain, environ 2,3 millions de tonnes de granulats de bois ont été consommées en 2008, dont deux tonnes aux États-Unis. Le plus grand marché pour les granulats de bois demeure l'Europe, mais les É.-U. vont sûrement la rattraper, suite aux politiques qui devraient être instaurées par la nouvelle administration Obama.

Marché mondial des produits de base

Les indices mondiaux des produits de base ont chuté d'environ 50 % en moyenne au cours des 12 derniers mois (essentiellement les 3^e et 4^e trimestres de 2008), tel que l'on peut le voir dans le graphique suivant.





Le pétrole et les engrais ont été les produits de base les plus irréguliers sur le marché, enregistrant respectivement des baisses de 70% et 75 % en juillet. D'un autre côté, les prix du charbon ont chuté plus doucement (env. 50 % pour le charbon des Appalaches centrales, Figure 6). Les prix du charbon au comptant ont de fait légèrement augmenté en février 2009, en raison de l'augmentation de la demande de charbon à coke dans les usines chinoises.

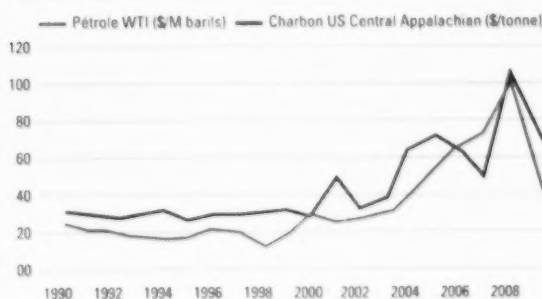
Les graphiques suivants contiennent les indices mondiaux des produits de base, ainsi que la comparaison des prix du charbon et du pétrole au cours des 12 derniers mois, et depuis 1990.

Figure 4 Indices mondiaux des produits de base (12 derniers mois)



Source : cfbtrader.com

Figure 5 Dynamiques des prix du pétrole et du charbon (12 derniers mois)



Source : eia.doe.gov

Figure 6 Dynamiques des prix du pétrole et du charbon (12 derniers mois)



Source : eia.doe.gov

Glossaire

BDI : Baltic Dry Index : indice publié quotidiennement par le Baltic Exchange, basé à Londres. Cet indice fournit une évaluation du prix du transport des principales matières premières transportées par bateau.

Charbon des Appalaches du centre des États-Unis : constitue un important pourcentage du marché mondial d'exportation ainsi qu'un facteur pertinent des prix mondiaux du charbon.²

Charbon métallurgique : charbon bitumineux dont les composantes volatiles sont éliminées en le chauffant dans un four à une température pouvant atteindre 2 000 degrés Fahrenheit de sorte que le carbone fixe et les cendres résiduelles se fusionnent et forment du coke et que l'on brûle avec du charbon pulvérisé afin de fabriquer de l'acier.

Coke de pétrole : le coke de pétrole est un solide carboné dérivé du processus de craquage des raffineries de pétrole. Le pétrole brut doit être raffiné afin de produire de l'essence et d'autres produits. Un résidu demeure de ce processus, que l'on peut raffiner davantage en procédant à sa cokéfaction à des températures élevées et sous une grande pression. Le produit qui en résulte s'appelle coke de pétrole, une substance dure, semblable au charbon thermique.

Culbuteur de wagons rotatif : mécanisme servant au déchargement de certains wagons comme les wagons-trémies ou les wagons-tombereaux. Il maintient le wagon dans une section de la voie et fait pivoter la voie et le wagon simultanément afin d'en vider le contenu. Un train-bloc entier de charbon peut être déchargé sans déteiler les wagons. Les wagons utilisés pour ces trains sont munis d'attelages rotatifs « tightlock » à une extrémité, que l'on identifie à l'aide d'une bande colorée, habituellement blanche, rouge ou jaune. Le culbuteur tourne les wagons sur l'axe des attelages.

EPR : Enterprise Resource Planning : système logiciel de la compagnie servant à gérer et à coordonner toutes les ressources, les informations et les fonctions d'une entreprise.

Granulats de bois : produit mis en boulettes composé de fibres de bois compressé, sans additifs ou agglomérants.

Hangar de dégel : bâtiment contenant des éléments chauffants infrarouges au gaz naturel et des réflecteurs qui réchauffent les wagons par temps froid afin de réduire la quantité de charbon qui reste dans les wagons une fois qu'ils sont vidés.

Injection de charbon pulvérisé (ICP) : le charbon ICP est une catégorie de charbon bitumineux broyé en une fine poudre et injecté dans des hauts fourneaux en remplacement du coke pour la production de fonte brute.

ISO : Organisation internationale de normalisation : fédération mondiale regroupant plus d'une centaine d'organismes de normalisation dont le secrétariat central se trouve à Genève, en Suisse. Une norme ISO est une norme internationale publiée par l'ISO. L'ISO 9000, par exemple, est une norme généralement acceptée qui précise les exigences en matière de système de gestion de la qualité. Les normes de gestion environnementale ISO 14000 existent afin de veiller à ce que les produits et les services aient le moins d'impact possible sur l'environnement.

OHSAS 18001 : spécification relative aux systèmes de gestion de la santé et de la sécurité

PIB : Produit intérieur brut : une des mesures du produit national et de la production de l'économie d'un pays. Il représente la valeur de tous les biens et services produits dans une économie donnée; la valeur en dollars de tous les biens et services produits à l'intérieur des limites d'un pays au cours d'une année.

Prime de célérité : prime payée pour l'achèvement du chargement d'une cargaison plus rapidement que le délai stipulé ou que le délai habituel. Cette expression s'applique aussi au paiement de ce chargement rapide.

Surestaries : l'affrèteur d'un navire ne doit pas retenir un navire au-delà du délai stipulé ou de la période habituelle pour charger ou livrer la cargaison ou pour appareiller. Les jours qui excèdent les staries (c'est-à-dire les jours alloués pour charger ou décharger la cargaison) s'appellent jours de surestaries. Ce terme s'applique également au paiement de ce retard.

WTI : West Texas Intermediate : également appelé Texas Light Sweet. Il s'agit d'un type de pétrole brut servant de référence pour l'établissement des prix et de marchandise de base des contrats pétroliers futurs du New York Mercantile Exchange.

²Source : Energy Information Administration



Rapport du vérificateur comptable

Au ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités

J'ai vérifié le bilan de Ridley Terminals Inc. au 31 décembre 2008 et les états des résultats, du résultat étendu et du déficit accumulé et des flux de trésorerie de l'exercice terminé à cette date. La responsabilité de ces états financiers incombe à la direction de la société. Ma responsabilité consiste à exprimer une opinion sur ces états financiers en me fondant sur ma vérification.

Ma vérification a été effectuée conformément aux normes de vérification généralement reconnues du Canada. Ces normes exigent que la vérification soit planifiée et exécutée de manière à fournir l'assurance raisonnable que les états financiers sont exempts d'inexactitudes importantes. La vérification comprend le contrôle par sondages des éléments probants à l'appui des montants et des autres éléments d'information fournis dans les états financiers. Elle comprend également l'évaluation des principes comptables suivis et des estimations importantes faites par la direction, ainsi qu'une appréciation de la présentation d'ensemble des états financiers.

À mon avis, ces états financiers donnent, à tous les égards importants, une image fidèle de la situation financière de la société au 31 décembre 2008 ainsi que des résultats de son exploitation et de ses flux de trésorerie pour l'exercice terminé à cette date selon les principes comptables généralement reconnus du Canada. Conformément aux exigences de la Loi sur la gestion des finances publiques, je déclare qu'à mon avis ces principes ont été appliqués de la même manière qu'au cours de l'exercice précédent.

De plus, à mon avis, les opérations de la société dont j'ai eu ma connaissance au cours de ma vérification des états financiers ont été effectuées, à tous les égards importants, conformément à la partie X de la Loi sur la gestion des finances publiques et ses règlements, à la Loi canadienne sur les sociétés par actions, à la Loi maritime du Canada et ses règlements et aux statuts et aux règlements administratifs de la société.

Pour la vérificatrice générale du Canada,



Andrew Lenox, CGA, CMA
vérificateur général adjoint
Vancouver, Canada
Le 13 février 2009



Responsabilité de la direction

Les états financiers ci-joints de Ridley Terminals Inc. et toute l'information contenue dans le rapport annuel de la Compagnie sont la responsabilité de la direction, et ont été approuvés par le Conseil d'administration.

Ces états financiers ont été préparés par la direction conformément aux principes comptables généralement reconnus du Canada. Les états financiers sont imprécis, car ils comportent des chiffres qui exigent des estimations et qui font appel au jugement. La direction a déterminé ces montants de manière raisonnable. L'information financière présentée ailleurs dans le rapport annuel concorde avec celle qui se trouve dans les états financiers.

La direction a mis en place un système de contrôles comptables et administratifs internes pour obtenir l'assurance raisonnable que l'information financière est fiable et que les actifs sont protégés.

Le Conseil d'administration de la Compagnie a la responsabilité de garantir que la direction s'acquitte de ses responsabilités en matière de rapports financiers et de contrôles internes. Le Conseil exerce cette responsabilité par l'entremise du Comité de vérification qui est composé de trois personnes qui ne sont pas membres de la direction. Le Comité de vérification se réunit régulièrement avec la direction et avec les vérificateurs externes et internes pour examiner l'étendue et les résultats de la vérification annuelle, et pour examiner les états financiers et les questions d'information financière connexes avant de soumettre les états financiers à l'approbation du Conseil d'administration.

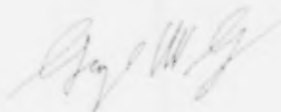
Ces états financiers ont été vérifiés de manière indépendante conformément aux normes de vérification généralement reconnues du Canada par le vérificateur externe de la Compagnie, soit la Vérificatrice générale du Canada. Son rapport est inclus avec les états financiers.

Le président du Conseil,

Le président et directeur de l'exploitation,



D. D. Veniez



G. W. Dorsey

Le 13 février 2009

Figure 7:

Bilan

31 décembre (en milliers de dollars)

	2008	2007
	\$	\$
BILAN		
ACTIF		
Encaisse	5 086	3 750
Créances (note 4)	1 874	3 658
Stocks	3 023	3 133
Charges payées d'avance	119	148
	10 102	10 689
Immobilisations corporelles (note 5)	13 085	12 618
Actif au titre des prestations constituées (note 6)	4 253	2 944
Autres actifs à long terme (note 7)	238	618
	27 678	26 869
PASSIF		
À court terme		
Créditeurs et charges à payer	3 337	2 513
Obligation locative	—	26
Apport du gouvernement à rembourser (note 8)	—	960
	3 337	3 499
À long terme		
Obligation liée à la mise hors service d'immobilisations (note 8)	2 247	2 182
Apports du gouvernement reportés pour les immobilisations (notes 8, 10)	3 012	3 045
	5 259	5 227
	8 596	8 726
CAPITAUX PROPRES		
Capital-actions (note 11)	136 042	136 042
Surplus d'apport (note 11)	64 000	64 000
Déficit accumulé	(180 960)	(181 899)
	19 082	18 143
	27 678	26 869

Engagements et éventualités (notes 12, 13)

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers.

Pour le Conseil



Le président du Conseil,



Un administrateur

Figure 8:

État des résultats, du résultat étendu et du déficit accumulé

Exercice terminé le 31 décembre (en milliers de dollars)

	2008	2007
	\$	\$
Produits		
Produits du terminal	24 623	23 070
Produits financiers	121	76
	24 744	23 146
Charges		
Salaires et avantages	12 526	10 741
Autres services (note 14)	3 028	813
Loyers (note 12)	1 911	1 977
Utilisation et entretien du matériel	1 838	2 355
Indemnités de départ	1 301	—
Services sur le site	1 086	940
Impôts fonciers	914	961
Assurance	458	424
Services et fournitures de bureau	450	423
Amortissement et frais de restauration	293	243
	23 805	18 877
Bénéfice net et résultat étendu	939	4 269
Déficit accumulé au début de l'exercice	(181 899)	(186 168)
Déficit accumulé à la fin de l'exercice	(180 960)	(181 899)

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers.

Figure 9

État des flux de trésorerie

Exercice terminé le 31 décembre (en milliers de dollars)

	2008	2007
	\$	\$
ACTIVITÉS D'EXPLOITATION		
Rentrées de fonds - clients	26 640	21 902
Intérêts reçus	128	66
Sorties de fonds - salariés	(11 784)	(9 778)
Financement des régimes de retraite (note 6)	(2 353)	(1 764)
Sorties de fonds - fournisseurs	(7 704)	(5 417)
Sorties de fonds - loyers (note 12)	(1 814)	(1 843)
Apport du gouvernement reçu (note 8)	—	670
Flux de trésorerie liées aux activités d'exploitation	3 113	3 836
ACTIVITÉS D'INVESTISSEMENT		
Acquisitions d'immobilisations corporelles	(817)	(416)
Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement	(817)	(416)
ACTIVITÉS DE FINANCEMENT		
Remboursement de l'apport du gouvernement reporté	(960)	—
Flux de trésorerie liés aux activités de financement	(960)	—
Augmentation nette de l'encaisse	1 336	3 420
Encaisse au début de l'exercice	3 750	330
Encaisse à la fin de l'exercice	5 086	3 750

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers.

Notes complémentaires

31 décembre 2008 (les chiffres dans les tableaux sont en milliers de dollars)

1 - STATUT ET NATURE DES ACTIVITÉS

La société, constituée le 18 décembre 1981 en vertu de la Loi canadienne sur les sociétés par actions, exploite un terminal maritime pour transporteurs de vrac sur l'île Ridley à Prince Rupert (Colombie-Britannique). Le 11 juin 1998, la Loi maritime du Canada a obtenu la sanction royale. Cette loi est entrée en vigueur le 1er novembre 2000. À cette même date, la Loi sur la Société canadienne des ports a été abrogée et la Société canadienne des ports a été dissoute. En vertu de la Loi maritime du Canada, Ridley Terminals Inc. est devenue une société d'État mère nommée dans la partie I de l'annexe III de la Loi sur la gestion des finances publiques. La société est une société d'État fédérale exemptée de l'impôt sur les bénéfices.

2 - ADOPTION DE MÉTHODES COMPTABLES

a) Instruments financiers – informations à fournir et présentation

Depuis le 1er janvier 2008, la société a adopté les nouvelles normes énoncées aux chapitres 3862, « Instruments financiers – informations à fournir » et 3863, « Instruments financiers – présentation » du Manuel de l'ICCA. Les normes exigent la présentation d'information sur l'importance des instruments financiers au regard de la situation financière et des activités de la société, sur la nature et l'ampleur des risques découlant des instruments financiers auxquels la société est exposée au cours de l'exercice et à la date de clôture, ainsi que la façon dont elle gère ces risques. Ces normes remplacent le chapitre 3861, « Instruments financiers – informations à fournir et présentation » du Manuel de l'ICCA. Les informations supplémentaires exigées en raison de l'adoption de ces normes sont présentées dans la note 16.

b) Informations à fournir concernant le capital

Depuis le 1er janvier 2008, la société a adopté le nouveau chapitre 1535, « Informations à fournir concernant le capital » du Manuel de l'ICCA. La norme exige que la société fournisse des informations sur ses objectifs, ses politiques et ses processus de gestion du capital, des données quantitatives sur les éléments de sa gestion du capital, qu'elle indique si elle s'est conformée aux exigences en matière de capital et, pour le cas où elle ne s'y serait pas conformée, qu'elle précise les conséquences de cette non-conformité. Les informations supplémentaires exigées sont présentées à la note 18.

c) Stocks

Depuis le 1er janvier 2008, la société a adopté les nouvelles exigences du chapitre 3031 du Manuel de l'ICCA pour les stocks. L'adoption de cette norme n'a pas eu d'incidence importante sur les états financiers.

d) Modifications comptables à venir

Le Conseil des normes comptables (CNC) de l'Institut Canadien des Comptables Agréés a annoncé que toutes les entreprises ayant une obligation publique de rendre des comptes adopteront les normes internationales d'information financière (IFRS) comme principes comptables généralement reconnus du Canada pour les exercices ouverts à compter du 1er janvier 2011. La société est en train d'évaluer l'effet de l'adoption de ces nouvelles normes.

3 - PRINCIPALES MÉTHODES COMPTABLES

Les présents états financiers ont été préparés selon le principe de continuité d'exploitation, selon lequel la société poursuivra ses activités dans un avenir prévisible et sera en mesure de réaliser ses actifs et de s'acquitter de ses obligations dans le cours normal de ses activités. L'avenir de la société dépend de la production de trois fournisseurs de charbon, comme l'indique l'information présentée dans la note 15.

Si l'hypothèse de continuité d'exploitation ne se révélait pas appropriée pour les présents états financiers, il serait alors nécessaire de rajuster les valeurs comptables des actifs et des passifs, les produits et les charges présents, et les catégories du bilan utilisés.

Adoption des nouvelles conventions comptables

Stocks

À compter du 1er janvier 2008, la société a été tenue d'adopter le nouveau chapitre 3031 « Stocks » du Manuel de l'ICCA, selon lequel la société doit comptabiliser les stocks au plus faible du coût et de la valeur nette de réalisation. De plus, les informations fournies doivent inclure les méthodes comptables utilisées, les valeurs comptables, les montants comptabilisés comme charges, les réductions de valeur, et le montant de toute reprise de dépréciation comptabilisée en réduction des charges. L'adoption de cette norme n'a pas eu d'incidence importante sur les états financiers.

Instruments financiers

La Société a établi les catégories suivantes pour ses instruments financiers :

L'encaisse est désignée comme étant détenue à des fins de transaction, car sa juste valeur peut être déterminée de façon fiable, et elle est évaluée à la juste valeur.

Les créances, classées comme prêts et créances, ainsi que les créditeurs et charges à payer, classés comme autres passifs financiers, sont d'abord évalués à leur juste valeur, puis sont évalués ultérieurement au coût après amortissement selon la méthode du taux d'intérêt effectif. Étant donné la nature à court terme des créances, des créditeurs et charges à payer, et de la dette bancaire, leur valeur comptable correspond approximativement à leur juste valeur.

Estimations comptables

La préparation des états financiers selon les principes comptables généralement reconnus du Canada exige que la direction procède à des estimations et pose des hypothèses qui ont une incidence sur les montants présentés dans les états financiers et les notes complémentaires. Elles ont un effet sur l'obligation liée à la mise hors service d'immobilisations, la durée de vie utile des immobilisations corporelles et les prestations constituées. Ces estimations sont fondées sur la connaissance que la direction possède des événements en cours et sur les mesures que la société pourrait prendre à l'avenir. Les résultats réels pourraient être différents de ces estimations.

Constatation des produits

Les revenus de transit sont calculés en multipliant le taux des volumes en transit prévu par contrat par le nombre de tonnes manutentionnées et constituent la majeure partie des produits de la société. La moitié (50 %) des produits sont constatés à l'arrivée des produits en vrac au terminal et l'autre moitié au moment du chargement sur le navire.

Évaluation des stocks

Les stocks sont composés de fournitures, de matières consommables et de pièces de rechange. Les stocks sont évalués au plus faible du coût moyen et de la valeur de réalisation nette.

Amortissement

Le terminal comprend tous les coûts engagés pendant la construction (y compris les coûts associés au génie, à l'administration, aux intérêts, aux assurances et à la location du site) et les immobilisations acquises ultérieurement. Il comprend également la juste valeur du passif au titre de l'obligation liée à la mise hors service d'immobilisations. Ce montant est ajouté à la valeur comptable des immobilisations de l'exercice au cours duquel l'obligation est née et il sera amorti sur la durée de vie utile des immobilisations. En 2002, la valeur comptable du terminal a été réduite à la valeur résiduelle minimale recouvrable à son aliénation, soit sa valeur d'exploitation intacte, soit sa valeur de récupération. Exception faite des actifs du terminal de soufre et du terminal de boulettes de bois, l'amortissement est calculé sur la valeur résiduelle, moins la valeur de récupération, selon la méthode de l'amortissement linéaire jusqu'en 2004. Le terminal de boulettes de bois a commencé ses activités en 2007. Son coût est amorti selon la méthode d'amortissement linéaire jusqu'en 2024. La société n'a pas comptabilisé d'amortissement sur les actifs du terminal de soufre à ce jour, car le projet n'est pas terminé et les actifs ne sont pas utilisés.

Les autres actifs sont amortis sur leur durée utile estimative selon la méthode de l'amortissement linéaire aux taux annuels suivants :

Machine et matériel	10 % et 20 %
Mobilier et matériel de bureau	20 % et 33 %

Obligation liée à la mise hors service d'immobilisations

La juste valeur du passif au titre de l'obligation liée à la mise hors service d'immobilisations est comptabilisée dans l'exercice au cours duquel elle naît, par exemple au moment de l'acquisition d'un actif. Cette valeur est rajustée par la suite pour tenir compte de tout changement découlant de l'âge, des exigences réglementaires et des révisions de l'échéancier ou du montant de l'estimation initiale des flux de trésorerie non actualisés. Les coûts de mise hors service sont inscrits à l'actif avec la valeur comptable de l'immobilisation et amortis sur la durée de vie de celle-ci. Le passif augmente au fil du temps par des passations en résultat périodiques et diminue par la déduction des coûts réels de mise hors service et de remise en état. Les dépenses liées aux programmes environnementaux en cours sont passées en résultat à mesure qu'elles sont engagées.

Régimes de retraite

La société comptabilise son obligation découlant des régimes de retraite des employés, déduction faite des actifs des régimes. À cette fin, la société a adopté les méthodes suivantes :

- Le coût des prestations de retraite gagnées par les employés, y compris l'indexation des pensions, est établi par calculs actuariels selon la méthode de répartition des prestations au prorata des services, à partir des hypothèses les plus probables de la direction concernant le rendement prévu des placements des régimes, la progression des salaires et l'âge de départ à la retraite des employés.
- Pour les besoins du calcul du taux de rendement prévu des actifs des régimes, ces actifs sont évalués à leur juste valeur.
- Lorsque la restructuration d'un régime de retraite entraîne à la fois une compression et un règlement des obligations découlant de ce régime, la compression est comptabilisée avant le règlement.
- L'excédent du gain actuariel net (de la perte actuarielle nette) sur 10 % du montant le plus élevé de l'obligation au titre des prestations constituées et de la juste valeur des actifs des régimes est amorti sur la durée moyenne résiduelle d'activité des salariés actifs.
- L'actif transitoire découlant de l'application initiale de cette méthode est amorti sur la durée moyenne résiduelle d'activité des salariés actifs, conformément au chapitre 3461, « Avantages sociaux futurs » du Manuel de l'ICCA.

Aide gouvernementale

Comme le gouvernement du Canada est l'actionnaire de la société, l'aide gouvernementale reçue pour le remboursement des dettes est comptabilisée comme surplus d'apport. L'aide gouvernementale reçue pour le financement des déficits d'exploitation est comptabilisée en résultat. L'aide gouvernementale pour les immobilisations de la société est reportée et amortie selon la même méthode que pour l'immobilisation connexe.

4 - CRÉANCES

	2008	2007
	\$	\$
Créances		
Clients	1 739	3 491
Autres	135	167
	1 874	3 658

Les autres créances comprennent le montant recouvrable de la TPS, les avances aux employés et des créances diverses.

5 - IMMOBILISATIONS CORPORELLES

Figure 10 Solde des avoirs, du site et de l'équipement au 31 décembre 2008

	2008		2007	
	Coût	Amortissement cumulé	Net	Net
	\$	\$	\$	\$
Installations du terminal	239 963	231 196	8 767	8 364
Terminal de souffre	3 688	—	3 688	3 883
Terminal de boulettes de bois	231	23	208	194
Matériel et outillage	2 234	1 916	318	125
Mobilier et matériel de bureau	1 675	1 571	104	52
	247 791	234 706	13 085	12 618

6 - ACTIF AU TITRE DES PRESTATIONS CONSTITUÉES

La société offre des prestations de retraite à ses employés au moyen de régimes de retraite à prestations déterminées. Ces régimes offrent une pension qui est calculée d'après les 60 meilleurs mois consécutifs ouvrant droit à pension, et les pensions sont indexées à raison de 3 % par année.

Figure 11 Prestations de retraite au 31 décembre 2008

	2008	2007
	\$	\$
Coût des services rendus au cours de l'exercice	1 088	671
Intérêts débiteurs	1 421	1 223
Diminution réelle des actifs du régime (Gain actuariel) perte actuarielle au titre des prestations constituées	(6 775)	568
Coût de l'exercice	(301)	3 197
Écarts entre les coûts de l'exercice et le coût comptabilisé au cours de l'exercice :		
Rendement des actifs des régimes	(5 580)	(2 299)
Perte actuarielle (gain actuariel)	7 108	(456)
Actif transitoire amorti	(184)	(184)
Charge de retraite nette de l'exercice	1 043	258

Les données relatives aux régimes de retraite à prestations déterminées de la société à la date de mesure du 31 décembre 2008 dans leur ensemble sont les suivantes :

Figure 12 Plans définis de prestations de retraite

	2008	2007
	\$	\$
Obligation au titre des prestations constituées au début de l'exercice	25 353	23 163
Coût des services rendus au cours de l'exercice	1 088	671
Intérêts débiteurs	1 421	1 223
Cotisations des employés	266	244
Prestations versées	(1 332)	(516)
Gain actuariel (perte actuarielle)	(6 775)	568

Obligation au titre des prestations constituées à la fin de l'exercice	20 021	25 353
--	--------	--------

Juste valeur des actifs des régimes au début de l'exercice	22 809	22 052
Rendement réel des actifs des régimes	(3 965)	(735)
Cotisations patronales	2 353	1 764
Cotisations salariales	266	244
Prestations versées	(1 332)	(516)

Juste valeur des actifs des régimes à la fin de l'exercice	20 131	22 809
--	--------	--------

Figure 13 Plans définis de prestations de retraite (suite et fin)

	2008	2007
	\$	\$
Situation de capitalisation - excédent (déficit) à la fin de l'exercice	110	(2 543)
Actif transitoire non amorti	(534)	(718)
Perte actuarielle nette non amortie	4 677	6 205
Actif au titre des prestations constituées	4 253	2 944

Les principales hypothèses actuarielles adoptées pour mesurer les obligations de la société au titre des prestations constituées sont les suivantes :

Figure 14 Prévisions des obligations au titre des prestations constituées

	2008	2007
	\$	\$
Taux d'actualisation au début de l'exercice, utilisé pour déterminer la charge de retraite nette de l'exercice	5,53	5,25
Taux d'actualisation à la fin de l'exercice, utilisé pour déterminer les informations à fournir à la fin de l'exercice	7,50	5,53
Taux de rendement à long terme prévu pour les actifs des régimes	7,00	7,00
Taux de croissance de la rémunération	3,00	3,00
Indexation des prestations de retraite	3,00	3,00

Les actifs des régimes sont investis dans un fonds de placement équilibré géré par deux gestionnaires de placements indépendants.

La durée moyenne résiduelle d'activité des salariés actifs couverts par les régimes de retraite est de 9 ans (10 ans en 2007).

La dernière évaluation actuarielle aux fins de la capitalisation a été effectuée en date du 31 décembre 2007. Cette évaluation a révélé un déficit d'exploitation de 981 000 \$. Pour financer ce déficit, la société devra verser

6 000 \$ par année pendant les 12 prochaines années, 10 000 \$ par année pendant les 13 prochaines années et 87 000 \$ pendant les 15 prochaines années. L'évaluation a également révélé une insuffisance de liquidités de 2 131 000 \$ et un ratio de liquidité de 85,2 %. Comme le ratio de liquidité est inférieur à 100 %, la société doit effectuer des paiements spéciaux de 341 000 \$ par année pendant cinq ans à compter de 2007, et 479 000 \$ par année pendant cinq ans à compter de 2008, pour éliminer cette insuffisance. La prochaine évaluation actuarielle aux fins de la capitalisation sera effectuée en date du 31 décembre 2008, mais elle n'est pas encore terminée. La valeur de marché des actifs des régimes a diminué et est passée de 22 914 721 en 2007 à 19 486 700 en 2008. La société s'attend à ce que la situation de capitalisation des régimes se soit détériorée et à ce que le déficit de liquidité augmente et nécessite d'autres paiements spéciaux pour éliminer le déficit.

Au 31 décembre 2008, les paiements futurs pour financer le déficit et les paiements spéciaux pour financer l'insuffisance de liquidités représentaient au total :

Figure 15 Paiements des déficits continus préoccupants et des déficits de solvabilité

	\$
2009	923
2010	923
2011	923
2012	582
2013	103
Exercices ultérieurs	889
Total des paiements minimaux	4 343

7- AUTRES ACTIFS À LONG TERME

Figure 16 Autres actifs à long terme au 31 décembre 2008

	2008	2007
	\$	\$
Loyer reporté (note 12)	238	378
Avance à un cadre, garantie par une hypothèque, sans intérêt ni modalités de remboursement déterminées	—	240
	238	618

8 - AIDE GOUVERNEMENTALE

De 2004 à 2006, la société a conclu des accords de contribution avec le gouvernement du Canada pour obtenir une aide du gouvernement en vue de financer ses besoins en trésorerie pour l'exploitation et les immobilisations. L'aide gouvernementale destinée à l'exploitation a été comptabilisée dans l'état des résultats. L'aide destinée aux immobilisations est reportée et sera amortie dans les résultats selon la même méthode que pour les immobilisations connexes (note 10).

En ce qui concerne l'apport du gouvernement reçu en 2005, un montant de 960 428 \$ a été remboursé au gouvernement du Canada en 2008.

9 - OBLIGATION LIÉE À LA MISE HORS SERVICE D'IMMOBILISATIONS

Figure 17 Actifs en obligations de retraite au 31 décembre 2008

	2008	2007
	\$	\$
Solde au début de l'exercice	2 182	2 118
Charge de désactualisation	65	64
Solde à la fin de l'exercice	2 247	2 182

Conformément au bail immobilier conclu par la société avec l'Administration portuaire de Prince Rupert (note 12), la société est tenue de remettre le terrain dans les mêmes conditions qu'au début du bail. Cette obligation comprend la restauration du terrain en cas de dommages environnementaux et le coût d'enlèvement du terrain de certaines immobilisations du terminal.

On ne connaît pas avec certitude les coûts définitifs au titre de la restauration future du site. Le montant comptabilisé comme obligation liée à la mise hors service d'immobilisations repose sur plusieurs hypothèses. Ces hypothèses comprennent le coût estimatif non actualisé de restauration du terrain en cas de dommages environnementaux de 1,8 million de dollars, et le coût estimatif non actualisé d'enlèvement des immobilisations du terminal, 1,8 millions de dollars, qui devront tous deux être engagés à la fin de la vie utile estimative des immobilisations du terminal de la société en 2024. Ces coûts sont actualisés au taux sans risque ajusté en fonction de la qualité de crédit de 3 %.

En 2008, la société n'a pas engagé ni réglé de nouveaux passifs, ni révisé les flux de trésorerie estimatifs.

10 - APPORTS DU GOUVERNEMENT REPORTÉS POUR LES IMMOBILISATIONS

Figure 18 Apports reportés du gouvernement au 31 décembre 2008

	2008	2007
	\$	\$
Solde au début de l'exercice	3 045	3 084
Amortissement des apports du gouvernement pour les immobilisations { 33}	{ 39}	{ 39}
Solde à la fin de l'exercice	3 012	3 045

11 - CAPITAL-ACTIONS ET SURPLUS D'APPORT

Autorisé

2 000 000 d'actions ordinaires sans valeur nominale

1 960 000 actions privilégiées de catégorie « A », à dividende de 18 % non cumulatif, rachetables au gré de la société, valeur déclarée de 25,55 \$ par action

217 052 actions privilégiées de catégorie « B », à dividende de 20 % non cumulatif, rachetables au gré de la société, valeur déclarée de 230,00 \$ par action

Figure 19 | Capital social et surplus d'apport au 31 décembre 2008

	2008	2007
Émis et entièrement libéré	\$	\$
2,000 actions ordinaires	90 001	90 001
900,997 actions de catégorie « A »	23 021	23 021
100,089 actions de catégorie « B »	23 020	23 020
	136 042	136 042

En février 2004, la société a conclu un accord de contribution avec le gouvernement du Canada. L'accord prévoyait le versement à la société des fonds nécessaires pour rembourser sa dette de 64 millions de dollars. Ces fonds ont été portés au bilan comme surplus d'apport dans les capitaux propres.

12 - ENGAGEMENTS

La société loue un terrain de l'Administration portuaire de Prince Rupert pour son terminal. Le contrat de location initial d'une durée de 25 ans commençant en 1984 comporte une option de renouvellement de 20 ans. Les loyers sont calculés en fonction d'un taux par tonne de volume en transit et sont indexés chaque année en fonction de l'augmentation de l'indice des prix à la consommation. Le bail initial expire le 31 mars 2009.

En 2005, la société a conclu un accord avec l'Administration portuaire de Prince Rupert pour prolonger l'option de renouvellement de 25 ans à 30 ans. Dans le cadre de cet accord, la société a versé à l'avance 550 000 \$ au titre du loyer. La société a effectué ce paiement pour compenser les augmentations futures du loyer attribuables à l'augmentation de l'indice des prix à la consommation. Le paiement est inclus dans les autres actifs à long terme comme loyer reporté (note 7). La société a informé l'Administration portuaire de Prince Rupert qu'elle exercera son droit de renouveler le bail. Cependant, la société doit négocier avec le propriétaire une nouvelle structure de taux pour les loyers. La société n'est pas parvenue à conclure une entente sur ces nouveaux taux. Si la société et l'Administration portuaire de Prince Rupert ne parviennent pas à s'entendre, elles pourraient devoir soumettre l'affaire à un arbitre qui déterminera les nouveaux loyers.

13 - ÉVENTUALITÉS

La société fait l'objet de réclamations et de poursuites dans le cours normal de ses activités. Bien que l'effet final de telles actions dépende de leur règlement, l'évaluation et l'analyse de la direction indiquent que le règlement probable de ces actions, prises séparément ou ensemble, n'aura pas d'incidence financière importante sur la situation financière, les résultats d'exploitation et les liquidités de la société.

14 - OPÉRATIONS ENTRE APPARENTÉS

Gouvernement du Canada

Ridley Terminals Inc. est liée par propriété commune à tous les ministères, organismes et sociétés d'État du gouvernement du Canada. La société effectue des opérations avec ces entités dans le cours normal de ses activités aux mêmes conditions que pour les opérations avec des non-apparentés. Les accords de contribution avec le gouvernement du Canada décrits dans les notes 8 et 10 et les baux conclus avec l'Administration portuaire de Prince Rupert décrits dans la note 12 sont des opérations entre apparentés.

Entente de services d'experts-conseils en gestion

Ridley Terminals Inc. a retenu les services d'Edgewood Holdings LLC pour obtenir les services d'experts-conseils en gestion. La société cherche des moyens d'augmenter ses revenus et sa rentabilité et d'améliorer l'image de fiabilité qu'elle projette auprès de ses clients et de la collectivité. L'entente est d'une période initiale de cinq (5) ans débutant le 1er juin 2008 et sera ensuite renouvelable à intervalles d'un an sur entente mutuelle des deux parties au plus tard 120 jours avant la fin de l'entente ou de toute période de renouvellement. L'entente avec Edgewood Holdings LLC pour les périodes futures s'établit à 850 000 \$US par an, et est assortie d'un taux de change plancher de 30 % et du remboursement de frais de voyage raisonnables et suffisamment liés à la prestation de ses services. L'entente prévoit aussi le paiement à Edgewood Holdings LLC d'une prime de rendement annuelle maximale de 1 500 000 \$US, dont le montant réel sera déterminé par le Conseil d'administration de Ridley Terminals Inc. La société peut résilier l'entente en donnant un préavis de six mois ou en payant une indemnité de résiliation de 400 000 \$US.

Pour l'exercice terminé le 31 décembre 2008, les frais de services versés à Edgewood Holdings LLC pour ses services d'experts-conseils en gestion s'établissent à 464 000 \$CA, les remboursements collectifs connexes, à 199 000 \$CA, et la prime de rendement, à 613 000 \$CA. Les frais de service, les remboursements connexes et la prime de rendement sont présentés au poste Autres services dans l'état des résultats, du résultat étendu et du déficit accumulé.

Services d'experts-conseils

Ridley Terminals Inc. a retenu les services d'experts-conseils de Chiron Capital LLC, qui fournit des services séparément au nom d'Edgewood Holdings LLC, lequel a conclu une entente de services de conseils en gestion avec Ridley Terminals Inc. Le montant total des dépenses engagées par Ridley Terminals Inc. auprès de Chiron Capital LLC pour 2008 est de 128 000 \$.

Frais juridiques

Ridley Terminals Inc. a retenu les services juridiques de Fraser Milner Casgrain LLP au cours de l'exercice 2008. Un administrateur de Ridley Terminals Inc. était aussi un associé du cabinet Fraser Milner Casgrain LLP pendant la période d'avril 2008 à novembre 2008. Les frais juridiques engagés avec Fraser Milner Casgrain LLP pendant l'exercice terminé le 31 décembre 2008 totalisent 533 000 \$.

15 - DÉPENDANCE ÉCONOMIQUE

La société dépend de la production de trois fournisseurs de charbon qui représentaient 70,3 % des produits de la société en 2008 (80,0 % en 2007). La société et l'un de ses fournisseurs ont signé un accord sur les volumes en transit qui prend fin le 31 mars 2010. Aux termes de l'accord, le fournisseur a la possibilité de renouveler l'accord deux fois pour une période de cinq ans. La société et les deux autres fournisseurs n'ont pas conclu d'accord à long terme. Les comptes clients de ces deux fournisseurs importants s'élevaient à 1 095 000 \$ au 31 décembre 2008 (3 171 000 \$ en 2007).

16 - INSTRUMENTS FINANCIERS

Gestion des risques financiers et exposition à ces risques

La société est exposée à divers risques en raison de l'utilisation d'instruments financiers, dont le risque de crédit, le risque de liquidité et le risque de marché.

Risque de crédit

Le risque de crédit est le risque de perte financière qui découle de la possibilité qu'un client ou une contrepartie à un instrument financier n'honore pas leurs obligations. Le risque de crédit découle surtout des comptes clients et de l'encaisse.

L'exposition au risque de crédit de la société est influencée par la rentabilité des sociétés d'extraction du charbon, qui sont fortement touchées par le prix du charbon. Les créances sont concentrées chez trois principaux clients et ces clients représentaient environ 70 % des revenus de Ridley Terminals Inc. en 2008. La société n'a pas de garantie sur ces créances. Elle surveille la santé financière de ses clients et soumet régulièrement ses créances à des tests de dépréciation pour déterminer si elles sont douteuses. Au 31 décembre 2008, la société n'a pas de créances en souffrance jugées irrécouvrables et n'a pas établi de provision pour créances douteuses.

La valeur comptable des actifs financiers représentent le risque de crédit maximal auquel la société est exposée. Ce risque s'établit à :

	2008
	\$
Encaisse	5 086
Créances	1 874
Total	6 960

Risque de liquidité

Le risque de liquidité est le risque que la société ne puisse honorer ses obligations financières à leur échéance. Elle surveille constamment sa situation financière pour s'assurer d'avoir suffisamment de liquidités pour honorer ses obligations à leur échéance.

Les obligations financières de la société comprennent ses créditeurs et charges à payer et ont une échéance de moins d'un an.

Risque de marché

La société est exposée indirectement aux risques de marché résultant des fluctuations des prix des produits, des taux de change et des taux d'intérêt dans le cours normal de ses activités. Elle surveille son exposition aux fluctuations du marché, et manutentionne et cherche d'autres produits pour atténuer ces risques. Les risques de marché résultent des taux de change et des taux d'intérêt et ne représentent pas un risque important pour la société.

17 - JUSTE VALEUR DES INSTRUMENTS FINANCIERS

Les valeurs comptables de l'encaisse, des créances, et des créditeurs et des charges à payer équivalent à la juste valeur en raison de l'échéance à court terme de ces instruments.

18 - GESTION DU CAPITAL

Les capitaux propres constituent le capital de la société et sont composés du surplus d'apport, du capital-actions et du déficit accumulé.

La société est assujettie aux dispositions relatives à la gestion financière et à la reddition de comptes de la Loi sur la gestion des finances publiques, qui impose des restrictions sur les emprunts qu'elle peut contracter et les placements qu'elle peut effectuer. Au cours de l'exercice terminé le 31 décembre 2008, la société a respecté ces restrictions.

La société gère ses capitaux propres comme des sous-produits de la gestion des produits, des charges, des actifs et des passifs, comme il se doit.

Répertoire

ADMINISTRATEURS

Elmer Derrick
Chef héréditaire
de la Nation Gitksan
Terrace, C.-B.

Dave Parker *
Forestier professionnel
inscrit (à la retraite)
Terrace, C.-B.

Scott Shepherd *
Homme d'affaires
Vancouver, C.-B.

Daniel D. Veniez
Homme d'affaires
Vancouver, C.-B.

* Membre du Comité de vérification

DIRIGEANTS

Daniel D. Veniez
Président du Conseil

George W. Dorsey
Président

Robert Standerwick, c.r.
Secrétaire général
Associé, Lang Michener LLP
Vancouver, C.-B.

DIRECTION

Dennis E. Blake
Gestionnaire supérieur

Cordell Dixon
Contrôleur

Thomas D. Harvey
Gestionnaire, Planification
de projets

Leslie Hicks
Administratrice, Finances et
Comptabilité

Frank Johansen
Coordonnateur électrique

Mel Kuemper
Coordonnateur mécanique

Kenneth J. Lindenberg
Coordonnateur, Sûreté,
Sécurité et Environnement

Peter J. Petersen
Coordonnateur, Exploitation

Brenda Sparkes
Administratrice,
Ressources humaines

Conseiller juridique

Lang Michener LLP
Vancouver, C.-B.

Vérificateurs externes

Le Bureau du vérificateur
général du Canada
Vancouver, C.-B.

Vérificateurs internes

KPMG LLP
Vancouver, C.-B.

Pour obtenir de plus amples renseignements, prière de communiquer avec :

Cordell Dixon
Contrôleur
Téléphone : (250) 624-9511,
poste 123
Télécopieur : (250) 624-4990
Courriel : cdixon@rti.ca

www.rti.ca

ou d'écrire à :

Ridley Terminals Inc.
Terminal charbonnier
2100 Ile Ridley
de Ridley Island
C.P. 8000
Prince Rupert BC V8J 4H3

Déclarations prospectives

Certains renseignements contenus dans ce rapport annuel sont des déclarations prospectives et ne constituent pas des aspects historiques. Des risques et des incertitudes qu'il est impossible à la Compagnie de contrôler ou de prévoir sont inhérents à ces déclarations prospectives. Les résultats futurs peuvent varier considérablement des résultats énoncés ou sous-entendus dans les déclarations prospectives que contient le présent document.

